

**Univerzita Karlova v Praze**

**Filozofická fakulta**

Ústav světových dějin

# **Diplomová práce**

Bc. Jan Schuster

**První námořní zákon německé císařské flotily**

The First Naval Law of the Imperial German Navy

Praha 2016

Vedoucí práce: doc. PhDr. František Stellner, Ph.D.

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval samostatně, že jsem řádně citoval všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

Na Mělníku, dne 4. ledna 2016

.....

Jan Schuster

**Klíčová slova:**

„Alfred von Tirpitz“, „první námořní zákon“, „německá císařská flotila“, „Vilém II.“

**Key words:**

„Alfred von Tirpitz“, „the First Naval Law“, „the Imperial German Navy“, „Wilhelm II.“

## **Abstrakt**

Diplomová práce se zabývá problematikou německého císařského námořnictva na konci 19. století, prvním námořním zákonem a osobností Alfreda Tirpitze.

Text je rozdělen do devíti kapitol. První kapitola pojednává o historii německého císařského námořnictva do roku 1897. Zabývá se osobnostmi Lea von Capriho a Friedricha von Hollmanna v době, kdy zastávali post státních sekretářů v říšském Námořním úřadu. Následující tři kapitoly zkoumají osobnost Alfreda Tirpitze, věnují se jeho vztahu k císaři Vilému II. a analyzují Tirpitzovu propagandu, která byla vedena za účelem prosazení prvního námořního zákona v říšském sněmu. Pátá kapitola je ze všech nejdelší a obecně pojednává o podobě, organizaci a tradici německého císařského námořnictva na konci 19. století. Jsou v ní obsaženy především ty informace, které Tirpitz použil v průběhu své propagandy. Šestá kapitola je volným překladem předlohy zákona, který byl v říjnu roku 1897 předložen poslancům říšského sněmu. Sedmá kapitola pojednává o projednávání předlohy zákona v říšském sněmu, změnách, které v ní byly provedeny, a motivaci poslanců jednotlivých politických stran hlasovat pro ni. Osmá kapitola se zabývá významem zákona pro německou ekonomiku. Devátá kapitola je volným překladem výsledné podoby zákona z dubna 1898.

Alfred Tirpitz dokázal v průběhu krátké doby přesvědčit mnoho Němců o potřebě stavět vlastní velkou bitevní námořní flotilu. Dosáhl toho především důsledně vedenou propagandou. Schválení zákona mělo ve své době dalekosáhlý význam. Nemělo však vliv na ochlazení mezinárodních vztahů či počátek námořního zbrojení. První námořní zákon přesně ustanovoval počet a typ lodí, jakými mělo disponovat císařské námořnictvo, definoval strategii vedení války na moři a přesně určoval, kdy mělo dojít k nahrazení starých plavidel novými. V důsledku schválení zákona došlo k ustálení podoby německého císařského námořnictva a zaručení stálého přísunu peněz. Flotile tím byla dána jasná struktura a organizace.

## **Abstract**

This thesis is focused on the issues of the Imperial German Navy at the end of the 19th century, the First Naval Law and the personality of Alfred Tirpitz.

The text is divided into nine chapters. The first chapter deals with the history of the Imperial German Navy till 1897. There is Leo von Caprivi and Friedrich von Hollmann's work described, focusing on the period they were the heads of the Imperial Naval Office. The next three chapters examine Alfred Tirpitz's personality and his relationship to Wilhelm II. and they analyse the Tirpitz' propaganda, which had been led to enforce the First Naval Law in the Reichstag. The fifth chapter is the longest one and it describes the form, organisation and tradition of the Imperial German Navy at the end of the 19<sup>th</sup> century. It includes the information how Tirpitz used his propaganda. The sixth chapter is a free translation of the bill, which was introduced to the politicians of the Reichstag in October 1897. The seventh chapter deals with the discussions about the bill in the Reichstag, about changes of the bill, which were made, and about the motivation of deputies of various parties to vote for the bill. The eighth chapter aims to analyse the importance of the law to German economy. The ninth chapter is a free translation of the final law from April 1898.

Alfred Tirpitz managed to convince a lot of Germans during a very short period of time, that the own big battle fleet is needed. He achieved that with the help of his consistent propaganda. The passing of the law had a far-reaching importance at that time. But it had no influence on worsening of international relationships or beginning of navy arms race. The First Naval Law constituted the number and type of ships which were at disposal for Imperial German Navy, it defined the navy strategy in the case of war and it fixed the time when the old ships should be replaced with the new ones. After the bill was approved, the Imperial German Navy became the definite form and the constant supply of money was guaranteed. The German fleet was given a clear structure and organisation.

## Obsah

<b>ÚVOD.....</b>	<b>7</b>
<b>1. POSTAVENÍ NĚMECKÉHO NÁMOŘNICTVA NA KONCI STOLETÍ .....</b>	<b>21</b>
<b>2. ALFRED TIRPITZ.....</b>	<b>27</b>
<b>3. TIRPITZ POVOLÁN K VÝSTAVBĚ NĚMECKÉ FLOTILY .....</b>	<b>35</b>
<b>4. TIRPITZOVA PROPAGANDA .....</b>	<b>45</b>
<b>5. PODOBA NĚMECKÉHO CÍSAŘSKÉHO NÁMOŘNICTVA NA KONCI 19. STOLETÍ.....</b>	<b>52</b>
5. 1. TYPY LODÍ .....	52
5. 2. STRATEGIE PŘI VEDENÍ VÁLKY .....	56
5. 3. BITEVNÍ FLOTILA .....	60
5. 4. ÚKOLY NĚMECKÉHO NÁMOŘNICTVA .....	64
5. 5. JAK SILNÁ MÁ BÝT NĚMECKÁ FLOTILA? .....	73
5. 6. VÝZNAM CÍSAŘSKÉHO NÁMOŘNICTVA PRO NĚMECKOU EKONOMIKU .....	80
5. 7. NÁKLADY NA NÁMOŘNICTVO .....	83
5. 8. PODOBA BITEVNÍ FLOTILY .....	88
<b>6. PŘEDLOHA ZÁKONA.....</b>	<b>94</b>
6. 1. ČLÁNEK 1.: STAV LODÍ (PARAGRAFY I. A II.) .....	96
6. 2. ČLÁNEK 2.: LODĚ UDRŽOVANÉ VE SLUŽBĚ .....	101
6. 3. ČLÁNEK 3.: STAV POSÁDEK .....	104
<b>7. PROJEDNÁVÁNÍ ZÁKONA V ŘÍŠSKÉM SNĚMU .....</b>	<b>109</b>
7. 1. MOTIVACE POLITICKÝCH STRAN.....	120
<b>8. HOSPODÁŘSKÉ ZÁJMY A NÁMOŘNÍ ZÁKON.....</b>	<b>123</b>
<b>9. NÁMOŘNÍ ZÁKON Z ROKU 1898.....</b>	<b>125</b>
<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>129</b>
<b>BIBLIOGRAFIE.....</b>	<b>132</b>
<b>OBRAZOVÁ PŘÍLOHA .....</b>	<b>145</b>
<b>SEZNAM OBRAZOVÝCH PŘÍLOH.....</b>	<b>163</b>

## Úvod

Problematika dějin císařského námořnictva nepředstavuje v současnosti v České republice příliš reflektované téma. V některých publikacích, které pojednávají o první světové válce, se vyskytuje analýza ponorkové války, popřípadě popis konfliktu v Severním a Baltském moři, kde německé císařské námořnictvo svedlo několik bitev s bitevními loděmi Velké Británie a carského Ruska. Velmi zřídka, pokud vůbec, však nalezneme v české literatuře informace o genezi německého císařského námořnictva, pro které je bezesporu jedním z nejdůležitějších pilířů rok 1898, kdy Alfred Tirpitz prosadil v říšském sněmu první námořní zákon. Tato diplomová práce analyzuje příčiny, proč návrh zákona uspěl u poslanců říšského sněmu. Při psaní jsem postupoval chronologicky, částečně metodou komparační. Informace jsem získával především analýzou pramenů a novější odborné literatury.

Pozůstalost po admirálovi Alfredu Tirpitzovi se nalézá ve vojenském archivu ve Freiburgu im Breisgau. Pod signaturami N253/3, N253/4, N253/11, N253/12, N253/19, N253/39, N253/350, N253/398, N253/470 a RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897 – Mai 1898 se nalézají písemnosti, které pojí osobnost Alfreda Tirpitze s návrhem prvního námořního zákona.

Pod signaturou N253/3 se nalézají dokumenty z let 1891–1897. Jedná se především o písemnosti Alfreda Tirpitze, ve kterých jsou vypsány jeho myšlenky ohledně budoucího uspořádání císařského námořnictva. Součástí této složky jsou i práce jiných německých stratégů: Eduarda von Knorra, Wilhelma von Büchsela a Gustava von Senden-Bibrana. Všichni se zabývali vývojem císařského námořnictva. Pod signaturou se nalézají předlohy zákona z roku 1897. Na základě studia těchto pramenů je tedy možné sledovat postupnou genezi podoby předlohy zákona. Součástí je i původní návrh zákona stratégů Knorra, Büchsela a Senden-Bibrana z května 1897, který však kvůli odporu Alfreda Tirpitze nebyl realizován. Dokumenty obsažené pod signaturou N253/3 jsou z části totožné s písemnostmi signatury RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897–Mai 1898. I zde se nalézají různé podoby předlohy zákona z roku 1897. Dokumenty této složky se však navíc zabývají organizačními záležitostmi. V písemnostech je tu například zaznamenáno, v jakých přístavech konkrétně budou novostavby budovány a pořádek pro stavbu lodí určenou prvním námořním zákonem je zde definován až do roku 1910.

Signatura N253/4 obsahuje dopisy, telegramy, zápisky, hlášení, depeše, strategická pojednání a rozkazy z období od června 1897 do dubna 1898. Autory jsou nejrozumnější

činitelé německého císařského námořnictva. Nejčastěji se zde nalézají dokumenty, které psal Alfred Tirpitz. Dále jsou tu písemnosti zhotovené admirálem Felixem Bendemannem, státním sekretářem říšských financí Maxem von Thielmannem, císařem Vilémem II., bývalým kancléřem Otto von Bismarckem, korvetním kapitánem Augustem von Heeringenem, státním sekretářem zahraničního úřadu Bernhardem von Bülowem, kapitánem námořnictva Eduardem von Capellem, pruským ministrem financí Johannesem Miquelem a dalšími. Všechny tyto dokumenty se zabývají podobou prvního námořního zákona. Významnou součástí složky tvoří korespondence Alfreda Tirpitze s Johannesem Miquelem ohledně finančních nákladů na výstavbu nových lodí. Toto vyjednávání s Miquelem posléze na místo Tirpitze převzal Eduard von Capelle. Felix Bendemann a Max von Thielmann psali dopisy Alfredu Tirpitzovi a v nich jej informovali o svých stanoviskách vůči předloze. Pod signaturou se nalézá i Tirpitzova korespondence s předsedou strany Centrum Ernstem Lieberem. Tři dopisy se nalézají i pod signaturou N253/398.

Signatura N253/11 obsahuje dopisy a telegramy let 1897–1898, které Tirpitz obdržel po skončení práce na předloze námořního zákona v říjnu roku 1897 a na přelomu měsíců března a dubna roku 1898, kdy došlo k schválení prvního námořního zákona říšským sněmem. Přední osobnosti Německého císařství, především vysoce postavení činitelé císařského námořnictva a národní liberálové, gratulovali Tirpitzovi k vykonané práci. Pod signaturou N253/19 se nalézají tři dokumenty pocházející z let 1897–1898, přičemž první zkoumá význam velké flotily pro německé národní hospodářství, druhý se zabývá nutnými výdaji na novostavby a ve třetím případě se jedná o článek Maxe Plüddemanna z prosince 1897, v němž tento admirál veřejně podpořil návrh zákona Alfreda Tirpitze.

V době projednávání předlohy prvního námořního zákona v říšském sněmu vrcholil konflikt mezi dvěma institucemi císařského námořnictva: Vrchním velením a říšským Námořním úřadem. Konflikt byl způsoben nejasnostmi ohledně pravomocí zaměstnanců obou resortů. Tento střet nakonec vyústil roku 1899 ve zrušení Vrchního velení. Pod signaturou N253/39 se nalézají stížnosti šéfa Vrchního velení Eduarda von Knorra, které na přelomu let 1897/1898 adresoval císaři Vilémovi II. V průběhu projednávání zákona v říšském sněmu si Alfred Tirpitz dělal poznámky, aby mohl před poslanci reagovat na proslovy Augusta Bebela a Eugena Richtera. Ty se nalézají pod signaturou N253/350 a



jedná se o šest stránek těžko čitelného textu, protože jej Tirpitz psal ve spěchu a, jak z tvaru písma vyplývá, na nerovném terénu.

Novinové články pojednávající o císařském námořnictvu v letech 1896–1898 se nalézají pod signaturou N253/470 a jedná se především o statě publikované v periodikách *Kölnische Zeitung*, *Kieler Zeitung*, *Allgemeine Zeitung München*, *Berliner Neueste Nachrichten* a *Die Nation: Wochenschrift für Politik, Volkswirtschaft und Literatur*. Články informují například o neshodách Alfreda Tirpitze s Friedrichem Hollmannem počátkem roku 1896, Tirpitzově příjezdu do Německa v červnu 1897, přijetí zákona říšským sněmem roku 1898 apod. Součástí signatury je i mimořádné vydání novin *Allgemeine Zeitung, München* ze dnů 11. – 13. ledna 1898. Právě tehdy vrcholila Tirpitzova propaganda sloužící k prosazení zákona a tato tři čísla obsahují dotazník, v němž významné osobnosti Německého císařství odpovídali (samozřejmě kladně) na otázku, zda je potřeba budovat silnou flotilu. Pod signaturou N253/12 se nalézají dva články Alfreda Tirpitze publikované v periodiku *Nauticus* roku 1926. Vylíčil v nich, proč před první světovou válkou prosazoval útočnější strategii, než jeho předchůdci. Články pro svou diplomovou práci jsem čerpal rovněž z periodik *Marine-Rundschau* a *Nauticus*.

Námořní strategii konce 19. století a počátku 20. století zásadním způsobem ovlivňovaly ideje amerického admirála Alfreda Thayera Mahana. Velmi důležitá je jeho dvoudílná práce *The Influence of Sea Power upon History* (v Německém císařství vyšlo pod názvy *Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte*, Berlin 1896 a *Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte: Die Zeit der französischen Revolution und des Kaiserreiches*, Berlin 1899). Tirpitz podporoval vydávání těchto publikací, protože obsahovaly informace, které korespondovaly s jeho plánem prosadit silnou německou flotilu. Pro Mahanovy myšlenky se nadchl i císař Vilém II. Většinu myšlenek amerického admirála použil Tirpitz i v brožuře (*Die Seeinteressen des Deutschen Reiches: Zusammengestellt auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amtes*, Berlin 1898), kterou předal poslancům říšského sněmu v listopadu roku 1897, tedy krátce před počátkem projednávání podoby prvního námořního zákona na půdě říšského sněmu. Jednalo se jednoznačně o propagandistickou publikaci, v níž byly zaznamenány německé námořní zájmy a zdůrazněny motivy, kvůli nimž bylo Německo nuceno stavět větší množství bitevních lodí. Tirpitz v této publikaci kladl důraz především na informaci, že císařské námořnictvo zaostávalo v průběhu posledních desetiletí 19. století ve výstavbě lodí za ostatními státy. Z propagandistických tiskovin, které vytvořili pracovníci říšského Námořního úřadu

k prosazení prvního námořního zákona, mě nejvíce ovlivnilo speciální vydání časopisu *Nauticus* (*Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, Berlin 1898). To vyšlo v březnu roku 1898, tedy krátce před hlasováním v říšském sněmu. Informace jsou v tomto speciálním čísle sepsány heslovitě, a tyto jednotlivé pojmy (například „akční radius“, „domácí vody“, „námořní právo“, „piraterie“, „pobřežní obrana“ a podobně) jsou seřazeny podle abecedy. Text obsahuje stejné informace, jaké se nalézají v předloze zákona, je však rozsáhlejší, podrobnější a psaný záživnější formou, protože nebyl určen pro poslance, ale pro německou veřejnost. Konečnou podobu zákona, tak jak ji schválili koncem března 1898 poslanci říšského sněmu, jsem převzal z jiného speciálního vydání časopisu *Nauticus* (*Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, Berlin 1899). I na tomto vydání se bezprostředně podíleli pracovníci říšského Námořního úřadu.

Mezi nejdůležitější vydané prameny k tématu mé diplomové práce patří paměti Alfreda Tirpitze (*Erinnerungen: Neue durchgesehene Auflage mit Namen- und Sachregister*, Leipzig 1920). V tomto díle sepsaném krátce po skončení první světové války Tirpitz vysvětluje, co jej vedlo k propagaci výstavby velkého císařského námořnictva. Snaží se tak rehabilitovat období své činnosti ve funkci státního sekretáře říšského Námořního úřadu (1897–1916). Mnozí současníci jej označovali za jednoho z těch, kdo svým agresivním prosazováním válečného zbrojení zapříčinili propuknutí první světové války, on však svou vinu odmítá. V kapitole „Námořní zákony“ se Tirpitz věnuje popisu své vlastní námořní propagandy, zmiňuje důležitost myšlenek amerického námořního стратега Alfreda Thayera Mahana pro německé námořní zbrojení a zdůrazňuje svůj kladný vztah k předním německým historikům Dietrichu Schäferovi a Heinrichu von Treitschkeovi. V dalším textu se Tirpitz zabývá důležitostí časopisů *Marine-Rundschau* a *Nauticus*, protože jejich prostřednictvím přesvědčoval občany Německého císařství o nutnosti budovat silnou německou flotilu. Při popisu jednání říšského sněmu dává Tirpitz průchod svým emocím. Levé liberály a sociální demokraty označuje za zrádce národa, národní liberály, konzervativce a konečně i stranu Centrum naopak za bojovníky pro jednotnou věc.

Osobností Alfreda Tirpitze se ve svých vzpomínkách zabývá i Ulrich von Hassell (*Tirpitz: Sein Leben und Wirken mit Berücksichtigung seiner Beziehungen zu Albrecht von Stosch*, Stuttgart 1920). Autor především zdůrazňuje, že Tirpitz nenese vinu na propuknutí první světové války. Léta 1883–1897 označuje Hassell jako období úpadku císařského námořnictva. Teprve Tirpitz dokázal dle jeho názoru vyvést flotilu z nejistoty, dát jí jasnou

organizační strukturu a vynést ji na světovou úroveň. Ve stejném smyslu se vyjádřili i Alfred von Trotha (*Großadmiral von Tirpitz: Flottenbau und Reichsgedanke von Adolf Trotha*, Breslau 1933) a Albert Scheibe (*Tirpitz von Albert Scheibe*, Lübeck 1934). Ti především vyzdvihují Tyrpitzovy kvalitní charakterové vlastnosti jako jsou pracovitost, tvořivost, cílevědomost a pilnost; označují ho za vizionáře a odmítají jeho vinu za propuknutí první světové války. Publikace Alfreda Schultze-Hinrichse (*Tirpitz: Ziel erkannt, Kraft gespannt*, Berlin 1958) má již vzpomínkový charakter pouze částečně, protože se autor s Tirpitzem setkal pouze jednou, a sice roku 1920. Na rozdíl od předchozích autorů uvedených v tomto odstavci je již Schultze-Hinrichs kritičtější, věcnější a jeho text je méně emotivně zabarvený.

Osobnost Alfreda Tirpitze a jeho život zanalyzoval ve svém díle Patrick Kelly (*Tirpitz and the Imperial German Navy*, Bloomington 2011). Autor zkoumá v této monografii i historii německého císařského námořnictva do období po konci první světové války. Vývojem německé námořní síly před první světovou válkou se zabývá i Robert Massie (*Dreadnought: Britain, Germany and the Coming of the War*, London 1993). Massie se v této publikaci zaměřuje na technologický pokrok, kterým prošla námořnictva Velké Británie a Německého císařství před první světovou válkou. V textu analyzuje i způsob vedení války na moři koncem 19. a začátkem 20. století. Z anglosaské historiografie je nutno vyzdvihnout i dílo Richarda Kevina Bettse (*The Fall Down: European Imperialism in the Nineteenth Century*, Minneapolis 1976). Autor se v této publikaci zabývá počátkem německého námořního zbrojení. Okrajově se věnuje i osobnosti Alfreda Tirpitze. Musím konstatovat, že se v anglicky mluvících zemích nevyskytuje větší množství kvalitních publikací pojednávajících o německém císařském námořnictvu. Například v monografii Michaela Rapporta (*Evropa 19. století*, Praha 2011; v originále *Nineteenth Century Europe*, London 2005), která je jinak faktograficky velmi kvalitní, se nachází nepřesná informace. Rapport píše, že hlasování o prvním námořním zákoně ovlivnil Německý lodní spolek (*Der Deutsche Flottenverein*), což je samozřejmě nesmysl, protože byl založen 30. dubna 1898, tedy měsíc po schválení předlohy zákona říšským sněmem (28. března 1898) a dvacet dní po vstoupení zákona v platnost (10. dubna 1898). Nemohl se tedy na propagandistické činnosti sloužící k prosazení prvního námořního zákona nijak podílet. Musím rovněž konstatovat, že se v tomto případě jedná o jedinou vážnou faktografickou chybu, na kterou jsem v průběhu svého studia v odborné literatuře narazil.

Z českých autorů analyzoval německé námořní zbrojení před první světovou válkou František Stellner ve své monografii (*Poslední německý císař: Z německých dějin v epoše Viléma II.*, Praha 1995). Ve své publikaci se zaměřuje mimo jiné i na okolnosti přijetí prvního námořního zákona říšským sněmem. Monografie Milana Hlavačky a Marka Pečenky (*Trojspolek: Německá, rakousko-uherská a italská zahraniční politika před první světovou válkou*, Praha 1999) se ve stručnosti věnuje tomutěž. Monografie Petra Křivského a Aleše Skřivana (*Století odchází: Světla a stíny „belle époque“*, Praha 2004) zdůrazňuje úlohu Alfreda Tirpitz pro přijetí zákona říšským sněmem a obsahuje novou informaci týkající se jednání o rozpočtu pro námořnictvo na léta 1897/1898. Tato skutečnost je důležitá, protože neúspěšné jednání Friedricha von Hollmanna mělo přímý dopad na jeho odvolání a jmenování Alfreda Tirpitz na post státního sekretáře říšského Námořního úřadu. Nejnověji se tématem zabýval Pavel Dufek (*Německé námořní zbrojení v myšlenkovém světě jeho domácích příznivců*, in: *Století objevů, diplomacie a válek: Sborník k 60. narozeninám profesora Aleše Skřivana*, Praha 2005). Dufek ve své stati konstatuje, že první námořní zákon z dubna 1898 vytvořil právní rámec pro výstavbu německé válečné flotily.

Císařským námořnictvem se ze zcela samozřejmých důvodů nejvíce ze všech zabývají němečtí historikové. Zde v úvodu uvádím šest základních titulů, které zásadním způsobem ovlivnily podobu této diplomové práce. V první řadě se jedná o monografii Klause Schacka (*Der Beginn des deutschen Schachtflottenbaues (1897–1900): Grundlage und Entwicklung bis zum zweiten Flottengesetz*, München 1980). V této disertační práci je především výborně zachycena posloupnost událostí, které předcházely přijetí prvního námořního zákona. Stejnou chronologii jsem použil i já v této diplomové práci. Schack vychází z práce Volkera Rolfa Berghahna (*Der Tirpitz-Plan: Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisen-strategie unter Wilhelm II.*, Düsseldorf 1971). Další důležitou publikací je sborník studií Walthera Hubatsche (*Die Ära Tirpitz: Studien zur deutschen Marinepolitik*, Göttingen 1955). Autor analyzuje ve třech kapitolách („Tirpitzova éra“, „Zahraniční politika a říšská politika“ a „Realita a iluze výstavby Tirpitzovy flotily“) jakou roli hrálo císařské námořnictvo v zahraniční politice Německa, kdy došlo k námořní konfrontaci německých lodí s plavidly cizích států a proč Alfred Tirpitz požadoval výstavbu silné flotily. Základní informace o Tirpitzově životě jsem čerpal z monografie Baldura Kaulische (*Alfred von Tirpitz und die imperialistische deutsche Flottenrüstung: Eine politische Biographie*, Berlin 1982), přičemž v kapitole „Námořní zbrojení“ autor

v základních rysech věcně analyzuje způsob, jak Tirpitz postupoval při prosazování prvního námořního zákona v říšském sněmu. Rozsáhlá monografie Franze Uhle-Wettera (*Alfred von Tirpitz in seiner Zeit*) zachycuje celý Tirpitzův život. Uhle-Wetter se v kapitole „Počátek stavby Tirpitzovy flotily“ věnuje popisu událostí let 1897–1898, analyzuje příčiny prosazení prvního námořního zákona v říšském sněmu a informuje o protiněmeckých člancích, které se objevily v britském tisku v reakci na počínající německé námořní zbrojení. Základní fakta o námořní strategii 19. a počátku 20. století jsem převzal z monografie Christiana Rödela (*Krieger, Denker, Amateure: Alfred von Tirpitz und das Seekriegsbild vor dem Ersten Weltkrieg*, Stuttgart 2003).

Německé císařské námořnictvo, které vzniklo v letech 1870/1871, se nemohlo na rozdíl od ostatních velkých evropských států opřít o dřívější tradici. Němci se v předcházejících desetiletích a staletích orientovali na válku na souši. Role kolonie Großfriedrichsburg, která byla v držení Braniborska a posléze Pruska v letech 1687–1720, neznamenal silný impuls pro stavbu většího množství bitevních lodí. Příznačné je, že v letech 1701–1806 nebylo v Prusku postavené ani jedno válečné plavidlo a první bitevní loď museli Němci odkupovat od Švédů. Hlavní změnu v uvažování o větší bitevní flotile přinesl rok 1848, kdy se objevila idea, že vytvoření početnějšího německého bitevního loďstva není vojenskou, ale v první řadě národní záležitostí. Budování většího počtu bitevních lodí se v průběhu následujících let v souvislosti se ztroskotáním revoluce ukázalo jako nerealistické. Myšlenka však žila dál.

Prusko se od 50. let 19. století velice pomalu, o to však jistěji, začalo zapojovat do mimoevropského dění. Roku 1856 došlo k vyslání čtyř korvet k marockému pobřeží, aby se tak docílilo ochrany německých obchodních lodí před možným útokem ze strany pirátů. V letech 1859–1862 vyslalo Prusko eskadru do východoasijských vod za účelem navázání nových obchodních kontaktů. Bitvy s Dánskem u Jasmundu a Helgolandu roku 1864 a střetnutí u Havany roku 1870 z období prusko-francouzské války však jasně prokázaly, že je pruské námořnictvo slabé. Po sjednocení Německa v letech 1870/1871 došlo k několika událostem, které příznivě ovlivnily pozici císařského námořnictva. Nejprve byla roku 1872 založena námořní akademie v Kielu a o dvanáct let později obsadili Němci své první kolonie. Ze strategického hlediska se situace změnila roku 1890, kdy Německé císařství získalo ostrov Helgoland a tím tak větší kontrolu nad pobřežím Severního moře, a roku 1895, kdy došlo k finálnímu dokončení stavby kanálu císaře Viléma, a tedy k propojení Severního a Baltského moře.

Předchůdci Alfreda Tirpitze na postu šéfa Císařské admirality (posléze říšského Námořního úřadu) Albrecht von Stosch (1873–1883), Leo von Caprivi (1883–1888) i Friedrich Hollmann (1890–1897) museli každoročně před říšským sněmem vyžadovat prostředky na základní chod námořnictva, popřípadě na stavbu nových lodí. V jednání s poslanci se často ocitali v nevýhodné pozici, protože výdaje na námořnictvo, na rozdíl od výdajů na armádu, nebyly mezi voliči příliš populární a poslanci většinou zůstávali u povolení základních financí na udržování námořnictva v základním stavu. Stavbu nových bitevních lodí vždy musel státní sekretář říšského Námořního úřadu před říšským sněmem obhájit. Německému císařskému námořnictvu nechyběla základní koncepce. Stosch se zasazoval o aktivní pobřežní obranu, Caprivi vyznával ideu pasivního hájení pobřeží a přístavů, nepožadoval tedy stavbu většího množství lodí, a Hollmann pokračoval v uskutečňování Capriviho koncepce. Problémem byl malý přísun financí, které každoročně povoloval říšský sněm pro potřeby námořnictva. Capriviho a Hollmannova koncepce byly tak málo ambiciózní z toho důvodu, že se flotile nedostávalo peněz.

Nástup Alfreda Tirpitze na post státního tajemníka říšského Námořního úřadu v červnu roku 1897 znamenal zásadní změnu. Na rozdíl od svých předchůdců zakládal svou koncepci na potřebě získat pro námořnictvo jistý přísun peněz a tedy materiální a existenční jistoty. K jejich zaručení byl určen první námořní zákon, o němž začali poslanci říšského sněmu jednat 6. prosince 1897 a který posléze v pozměněné podobě vstoupil v platnost 10. dubna 1898. Zákon definoval, jaké lodě se musejí postavit, v jakém stavu musí být trvale udržováno císařské námořnictvo, určoval dobu životnosti lodí a jejich následné nahrazení, v jakém početním stavu měly být udržovány posádky, a odhadoval náklady. Můj vlastní překlad předlohy zákona z roku 1897 a konečné podoby z roku 1898 se nalézají v této diplomové práci. V textu analyzuji osobní podíl Alfreda Tirpitze na vzniku, podobě a následném prosazení zákona.

Svůj výklad jsem v této práci provedl chronologicky. V první kapitole (*Postavení německého námořnictva na konci století*) jsem pojednal o vývoji, jakým prošlo císařské námořnictvo v letech 1871–1895. Popsal jsem funkční období Alfreda von Stosche, Lea von Capriviho a Friedricha Hollmanna. Pro srovnání jsem se krátce zaměřil na popis podoby námořnictev Velké Británie, Francie a Ruska. V textu jsem vysvětlil, v čem spočíval fenomén francouzské školy *jeune école*, a proč tuto koncepci na počátku 90. let 19. století zavrhlly všechny evropské státy. Kapitola končí popisem událostí roku 1895, kdy se Alfred Tirpitz poprvé vážně zastával myšlenky, že je třeba vyměnit na vedoucí pozici

Friedricha Hollmanna a změnit stávající pořádky v císařském námořnictvu. Poprvé jsem se tak dostal k postavě Alfreda Tirpitze a v následující kapitole jsem o něm pojednal.

Druhá kapitola (*Alfred Tirpitz*) analyzuje dětství, mládí, dospívání a kariéru Alfreda Tirpitze v německém císařském námořnictvu. Neomezil jsem se pouze na chronologický výčet životních dat tohoto významného německého стратега a admirála, ale pojednal jsem i o jeho charakterových vlastnostech a rodinném životě. Tirpitz plánoval vystavět německou flotilu velice dlouho a svou koncepci nastínil již v dopise svému otci v roce 1871. Teze, které v tomto psaní načrtl, nadále propracovával. Roku 1891 nastínil ve spisu *Denkschrift über die Neuorganisation unserer Panzerflotte* a roku 1894 ve spisu *Allgemeine Erfahrungen aus den Manövern der Herbstübungsflotte* zdokonalené plány ohledně směřování německé flotily. Některé myšlenky těchto idejí, obsažených ve spisech z let 1891 a 1894, se již objevují v jeho dopise otci z roku 1871. Své plány však Tirpitz nemohl převést do praxe. V letech 1890–1892 působil jako šéf štábu pro záležitosti Baltského moře, od roku 1892 do roku 1895 zastával nejvyšší post ve vrchním velení námořnictva a v letech 1895–1897 byl činný jakožto šéf východoasijské eskadry. K tomu, aby mohl uvést v život své plány, musel dosáhnout postu státního sekretáře říšského Námořního úřadu. Právě toto místo se uvolnilo na počátku roku 1897, protože Friedrich Hollmann nedokázal v říšském sněmu prosadit větší množství peněz pro námořnictvo a dostal se tak do nemilosti v očích Viléma II. Císař na jeho místo povolal Alfreda Tirpitze a ten tedy započal téhož roku s realizací svého dlouho promyšleného plánu. Rozhodnutím Viléma II. končí druhá kapitola a z chronologického hlediska navazuje na dění první kapitoly.

Třetí kapitola (*Tirpitz povolán k výstavbě flotily*) pojednává o systematické práci Alfreda Tirpitze na předloze zákona. Po svém návratu z východní Asie na počátku června roku 1897 převzal post státního sekretáře říšského Námořního úřadu a v Emžských lázních (posléze v lázních St. Blasien) připravoval se svými spolupracovníky text návrhu. Ohledně podoby tohoto dokumentu hovořil s předními politickými činiteli Německého císařství, mimo jiné i Otto von Bismarckem. Alfred Tirpitz se snažil docílit takové podoby předlohy zákona, aby ji nebylo možné napadat v říšském sněmu. Docházelo tak k tomu, že návrh získával stále obecnější podobu. Mezi jeho nejvýznamnější spolupracovníky patřili kancléř Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingfürst, pruský ministr financí Johannes Miquel, kapitán

námořnictva Eduard von Capelle a císař Vilém II. Velice výstižně charakterizuje toto období citát Alfreda Tirpitz: „*Cíl rozpoznán – síly napnuty!*“.<sup>1</sup>

Čtvrtá kapitola (*Tirpitzova propaganda*) analyzuje způsob, jakým na svou stranu Alfred Tirpitz získal veřejné mínění Německého císařství. Postupoval velmi systematicky. Bezprostředně po svém nástupu do úřadu založil oddělení, které se jmenovalo „Oddělení pro zpravodajství a obecné parlamentní záležitosti“ a jehož vedoucím se stal August von Heeringen. Úkolem tohoto oddělení bylo pracovat na textu předlohy zákona, organizovat přednášky na vysokých školách k propagaci potřeb německého námořnictva a informovat veřejnost prostřednictvím oběžníků *Marine-Rundschau* a *Nauticus* o zaostávání německé flotily za loďstvy ostatních evropských států. Zpravodajská služba oddělení byla německým novinářům neustále k dispozici. K dosažení co možná nejširší agitace se Heeringen spojil s Všeněmeckým svazem a Německou koloniální společností. Před počátkem projednávání zákona v říšském sněmu rozdál Alfred Tirpitz poslancům spis s názvem *Die Seeinteressen des deutschen Reiches*, ve kterém vypsál všechny body své propagandy. Aby získal na svou stranu i členy Spolkového sněmu, zcestoval osobně Německé císařství a setkával se s německými vévody, knížaty, králi a ministerskými předsedy a přesvědčoval je o nutnosti vybudovat silnou flotilu.

Pátá kapitola (*Podoba německého císařského námořnictva na konci 19. století*) je rozdělena do osmi oddílů, které se nazývají „Typy lodí“, „Strategie při vedení války“, „Bitevní flotila“, „Úkoly německého námořnictva“, „Jak silná má být německá flotila?“, „Význam císařského námořnictva pro německou ekonomiku“, „Náklady na námořnictvo“ a „Podoba bitevní flotily“. V této kapitole se zabývám především názorem Alfreda Tirpitz na vedení války na moři. Německý stratég byl toho názoru, že je kontraproduktivní a neúčinné spoléhat na pevninské systémy obrany. Vyzdvihoval fakt, že německé pobřeží je dlouhé a velice zranitelné, což by v případě války znamenalo rozmístění polního vojska při pobřeží a tedy velké finanční a organizační zatížení. Alfred Tirpitz se zasazoval o to, aby německé námořnictvo disponovalo dvěma eskadrami, které by byly určeny pro službu v Severním a Baltském moři. V textu analyzuji, jakými typy bitevních lodí císařské námořnictvo disponovalo a jaká plavidla měla být dostavěna. Alfred Tirpitz počítal ve svých plánech s tím, že flotila musí nejen dosáhnout určitého stavu, ale musí jej také udržet. Proto prosazoval, aby docházelo k pravidelnému nahrazování zastaralých plavidel

---

<sup>1</sup> RÖDER, Chri<sup>l</sup>stian, *Krieger, Denker, Amateure: Alfred von Tirpitz und das Seekriegsbild vor dem Ersten Weltkrieg*, Stuttgart 2003, s. 26.



novými a přesně určit dobu životnosti jednotlivých lodí. Důležitou roli hrály v úvahách Alfreda Tirpitz rovněž kanál císaře Viléma, díky němuž mohlo snadno a bezpečně dojít k propojení obou eskader a ostrov Helgoland, který plnil pozorovací funkci. V kapitole rovněž analyzuji, jakou úlohu mělo německé námořnictvo plnit nejen v době válek, ale také v době míru. Jednalo se především o demonstrativní, ochranné či vědecké úkoly. Částečně jsem se rovněž zaměřil na studium vztahu, který panoval mezi císařským námořnictvem a jeho potenciálními konkurenty – tedy především Velkou Británií, Ruskem, Francií a Spojenými státy americkými. Němci studovali spisy Američana Alfreda Thayera Mahana, zajímali se o myšlenky francouzské námořní školy *jeune école*, obávali se možného propojení francouzského a ruského loďstva v případě války a se zneklidněním pozorovali protiněmecké články, které se objevily v britských listech *Spectator* a *Saturday Review*. Všechny informace obsažené v páté kapitole použil Tirpitz ve své propagandě. Tato fakta tedy působila na poslance říšského sněmu a je proto nanejvýš důležité tyto informace znát, abychom snáze pochopili, jaký ohlas měla předloha zákona ve své době v německém prostředí.

Šestá kapitola (*Předloha zákona*) je volným překladem dokumentu, s jehož podobou se seznámili poslanci říšského sněmu předtím, než o něm začali dne 6. prosince 1897 jednat. Tento návrh zákona obsahoval šest paragrafů a bylo v něm přesně určeno, jaké lodě měly být součástí císařského námořnictva a jakou úlohu měla tato plavidla v rámci německé flotily plnit. Rovněž se počítalo s udržováním posádek ve službě. V následných podkapitolách „Článek 1.: Stav lodí (paragrafy I. a II.)“, „Článek 2.: Lodě udržované ve službě“ a „Článek 3.: Stav posádek“ analyzuji text předlohy. I v tomto případě se jedná o překlad, který je ale doplňován názory Alfreda Tirpitz.

Sedmá kapitola (*Projednávání zákona v říšském sněmu*) analyzuje jednání poslanců ohledně předlohy námořního zákona ve dnech 6. prosince 1897 – 28. března 1898 v říšském sněmu. Součástí kapitoly je i následný vývoj, tedy vstoupení zákona v platnost dne 10. dubna 1898 a způsob, jakým císař reagoval na tento úspěch Alfreda Tirpitz. Zjistil jsem, že se v průběhu jednání pro předlohu zákona nejvíce zasazovali národní liberálové. Svou podporu pro návrh vyjádřili i konzervativní strany. Jasně odmítavé stanovisko naopak zaujali leví liberálové a sociální demokraté. Osud předlohy tedy spočíval výhradně na rozhodnutí poslanců strany Centrum, kteří zůstávali od počátku neutrální. Vůdce této strany Ernst Lieber si vyhradil po skončení prvního čtení (9. prosince 1897) čas, aby mohl předlohu v rozpočtové komisi důkladně prostudovat a zjistit, jaké finanční prostředky bude

třeba na výstavbu flotily uvolnit. Jednání rozpočtové komise probíhalo ve dnech 24. února – 17. března 1897 a v průběhu této doby došlo k několika obměnám v předloze zákona. Výsledný dokument přijala nadpoloviční většina poslanců strany Centrum. V konečném hlasování se říšský sněm vyslovil pro předlohu zákona. Proti hlasovali leví liberálové v čele s Eugenem Richterem, který poukazoval na fakt, že odhlasováním zákona dochází k narušování rozpočtového práva říšského sněmu a sociální demokraté vedení Augustem Bebelem, který upozorňoval na hrozbu propuknutí nezastavitelného námořního zbrojení. O konkrétních pohnutkách poslanců jednotlivých politických stran vyslovit se pro (popřípadě proti) zákonu jsem pojednal v podkapitole „Motivace stran“.

Osmá kapitola (*Hospodářské zájmy a námořní zákon*) pojednává o zájmu hanzovních měst Brém a Hamburku na výstavbě velké flotily. Dospěl jsem k závěru, že silnější bitevní flotilu by uvítali především Hamburčané, kteří pěstovali obchodní styky v politicky nestabilních oblastech Střední a Jižní Ameriky. Brémané se naopak orientovali na oblast Severní Ameriky a trasy vedoucí do těchto míst byly bezpečné – proto neměli na výstavbě silnějšího námořnictva přílišný zájem. Jednoznačný přínos znamenalo budování velké bitevní flotily pro velké německé průmyslníky v čele s Friedrichem Kruppem. Přijetí prvního námořního zákona se také pozitivně odrazilo ve vzniku nových pracovních míst.

Devátá kapitola (*Námořní zákon z roku 1898*) je volným překladem textu zákona, který vstoupil v platnost dne 10. dubna 1898. Od své předlohy z roku 1897 se odlišoval ve dvou zásadních ohledech. Zaprvé se jednalo o určení doby, během které mělo být dosaženo postavení konečného stavu německého námořnictva. Zatímco původní návrh počítal se sedmiletím (septennat), výsledná podoba hovořila o šestiletí (sextennat). Oproti dřívější verzi se tedy jednalo o požadavek rychleji stavět plavidla. Druhou změnou bylo, že se ve schváleném zákoně pojednávalo o přesném vymezení financí určených k provozu císařského námořnictva a stavbě nových plavidel. Tyto částky v původním návrhu zákona z roku 1897 chyběly. Z formálního hlediska je rovněž možno podotknout, že oproti předloze z roku 1897 došlo ve výsledné podobě k navýšení počtu paragrafů o dva (ze šesti na osm). Tato skutečnost se však neprojevila na obsahu zákona.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Velká většina publikací a pramenů, které jsem pro účely této diplomové práce přečetl, byla napsána v německém jazyce. Často se stávalo, že jsem přesně nevěděl, jak mám zadaný výraz do češtiny přeložit. Proto jsem uvedený český výraz napsal kurzívou a za něj do závorek původní název v němčině. Například uvádím *Vrchní velení* (Oberkommando). Alfred Tirpitz získal přízvisko von až roku 1900, tedy dva roky po schválení prvního námořního zákona říšským sněmem. V textu jej tedy vždy označuji bez tohoto titulu.

Součástí této diplomové práce tvoří rovněž dvacet sedm příloh. Jedná se o: portrét Alfreda von Tirpitze (Příloha č. 1); vyobrazení některých lodí německého císařského námořnictva – řadové lodi „Kurfürst Friedrich Wilhelm“ (Příloha č. 2), císařské jachty Hohenzollern (Příloha č. 3), plachetnice Potosi (Příloha č. 11), pancéřové lodi Aegir (Příloha č. 12), parníku „Kaiser Wilhelm der Große“ (Přílohy č. 22 a 23) a velkého křižníku Freya (Příloha č. 24); schematické znázornění způsobu, jakým se vyzvedávaly lodě z mořského dna (Příloha č. 4); obrázek plavidla amerického vynálezce Simona Lakea sloužícího průzkumu podmořských vraků (Příloha č. 5); zobrazení vlajek, jaké používalo braniborské námořnictvo na počátku 18. století (Příloha č. 6); kříže rozmístované v 15. století Portugalci při jihozápadním pobřeží Afriky (Příloha č. 7); zachycení místa pobytu lodi Iltys, jak tuto polohu zachytil kapitán Ingenohl v průběhu čínsko-japonské války (Příloha č. 8); znázornění maximálního možného sklonu francouzského plavidla Magenty, aniž by došlo k narušení funkčnosti děl této lodi (Příloha č. 9); schematický obrázek světlometu (Příloha č. 10); vyobrazení uniforem, které v 19. století nosili němečtí námořníci (Příloha č. 11); zobrazení zájmových sfér německého císařského námořnictva ve světě na konci 19. století (Příloha č. 12); dva obrázky znázorňující německé rybářství (Přílohy č. 13 a 14); zobrazení vyměřování důležitých bodů pobřeží kolonie Německá východní Afrika (Příloha č. 15); dvě mapová zobrazení znázorňující výskyt silného větru v letech 1878–1887 při severoněmeckém pobřeží (Příloha č. 16) a roku 1898 v Atlantském oceánu (Příloha č. 17); schematické znázornění kompasu používaného námořníky německého císařského námořnictva (Příloha č. 20); vyznačení trasy parníku Helgoland, jehož posádka zkoumala vody Severního ledového oceánu (Příloha č. 21); obrázek kolonie Kiau-čou (Příloha č. 25); fotografii vrstvy nikloocelového pancéře zasažené pokusnými střelami (Příloha č. 26) a kompletní text prvního námořního zákona, který vstoupil v platnost 10. dubna 1898 (Příloha č. 27). S výjimkou portrétu Alfreda von Tirpitze, který jsem převzal z jeho knihy vzpomínek (*Erinnerungen: Neue durchgesehene Auflage mit Namen- und Sachregister*, Leipzig 1920), jsou všechny uvedené přílohy vzaty z časopisů německého císařského námořnictva *Nauticus* a *Marine Rundschau*.

Za cenné připomínky děkuji především vedoucímu své diplomové práce panu docentovi Františkovi Stellnerovi. Zároveň musím konstatovat, že jsem s odstupem času stále více vděčný doktorovi Jaroslavu Valkounovi, vedoucímu mé bakalářské práce, protože všechny od něho nabyté znalosti jsem mohl zužitkovat a prohloubit v průběhu psaní této diplomové práce. Dále patří můj dík Haně Novákové a Václavu Schusterovi za

to, že si přečetli mou diplomovou práci a upozornili mě na jazykovou formu a překlepy, jichž jsem se dopustil. Děkuji rovněž pracovníkům vojenského archivu ve Freiburgu im Breisgau za poskytnutí všestranné pomoci při hledání dokumentů souvisejících s tématem prvního námořního zákona.

## 1. Postavení německého námořnictva na konci století

Německé císařství prošlo od doby svého sjednocení v letech 1870/1871 mohutným hospodářským a populačním rozvojem. Na místo generace, která byla spojena se sjednocením Německa, nastoupila v posledním desetiletí 19. století generace nová, nacionalističtější. Charakteristickým pojmem pro toto období je „Weltpolitik“, neboli světová politika císaře Viléma II. Idea tohoto období spočívala v tvrzení, že Německé císařství má právo na nadvládu ve světě, stejně jako Velká Británie nebo Francie.<sup>3</sup> Němci posledního desetiletí 19. století neklidně očekávali expanzi. Vítězství let 1870/1871 se často prezentovalo jako vítězství silnější kultury nad slabší. V německém prostředí také panovala představa, že se Němci velice opozdili za ostatními evropskými státy v případě parcelace světových území. Pro středoevropský stát existovalo tedy reálné nebezpečí, že by v případě pomalého postupu nemusel získat vůbec nic.<sup>4</sup>

Výstavba silné flotily se jevila jako možný prostředek k uskutečnění německých plánů v zahraničí. Koncem 19. století se císařská bitevní flotila řadila na šesté místo ve světě.<sup>5</sup> O její následnou výstavbu se zasazovali především němečtí profesori, tedy vrstva obyvatel, které se dostávalo v rámci německé veřejnosti širokého prostoru. Jejich argumentace spočívala na dvou základních pilířích. Zprv by se v případě vybudování flotily změnilo britsko-německé vztahy. Velká Británie by musela brát Německé císařství v rámci vyjednávání o koloniálních územích jako rovnocenného partnera. Konflikty, které propukaly v mimoevropských oblastech, způsobovaly v Evropě zjitření mezinárodně-politické situace, představovaly důkaz, že bez silného loďstva nebudou brát ostatní mocnosti Německé císařství vážně.<sup>6</sup> Před rokem 1898 se jednalo zejména o krize týkající

---

<sup>3</sup> O souvislosti Weltpolitik s námořním zbrojením více např. HLAVÁČKA, Milan – PEČENKA, Marek, *Trojspolek: Německá, rakousko-uherská a italská zahraniční politika před první světovou válkou*, Praha 1999, s. 157. Ve zkratce píše o této problematice i František Stellner. Viz STELLNER, František, „Nový kurs a světová politika”: *Zahraněční politika Německa v 90. letech 19. století*, in: *Historický obzor*, roč. 1, č. 7/8, 1990–1991, s. 185.

<sup>4</sup> SCHACK, Klaus, *Der Beginn des deutschen Schlachflottenbaues (1897–1900): Grundlage und Entwicklung bis zum zweiten Flottengesetz*, Inaugural-Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophie an der Ludwig-Maximilians-Universität zu München, München 1980, s. 12–15.

<sup>5</sup> GROß, Gerhard Paul, *Die Seekriegsführung der Kaiserlichen Marine im Jahre 1918: „Der Krieg zur See 1914–1918“*, Frankfurt am Main 1989, s. 11. Tato publikace popisuje především válečné dění, které se odehrávalo na oceánech v průběhu první světové války. Objevuje se zde teze, že se Německé císařství pokusilo již zavedením prvního námořního zákona docílit narušení britské politiky Two-power Standard a přetáhnout ji na svou stranu (s. 13). Zároveň jsou zde uvedeny i mírové rozhovory, které vedli zástupci Velké Británie a Německého císařství roku 1901 ohledně možnosti uzavřít vzájemnou alianci a jakou roli sehrála v tomto případě loďstva obou států. O zásadě „dvou předů“ – („Two-power Standard“) více rovněž KRÍVSKÝ, Petr – SKŘIVAN, Aleš, *Století odchází: Světla a stíny „belle époque“*, Praha 2004, s. 316.

<sup>6</sup> RÖDER, s. 46.

se Haiti, Fašody, Apie či o krize v jižní Africe.<sup>7</sup> Ostrované byli jedinými Evropany, kteří mohli napadat německé území, aniž by se museli obávat odplaty. Zadrugé prezentovali němečtí profesori výstavbu německé flotily jako stmelující záležitost celého národa.<sup>8</sup>

V tomto ohledu je potřeba zdůraznit, že v posledním desetiletí 19. století nechtěli vystavět velkou flotilu pouze Němci. Myšlenka navalismu zakořenila v tomto období u všech velkých světových států, zejména u Ruska, Spojených států amerických a Japonska. Německému císařství se v tomto ohledu podobalo nejvíce carské Rusko. Ostatní velmoci je považovaly rovněž za kontinentální velmoc.<sup>9</sup> Proces budování velkých flotil u velkých států byl ovlivněn tím, že se ustálil způsob nové výroby lodí. Při konstrukci hrály hlavní roli pára, dělostřelectvo a pancéřová ochrana. Pokusy Britů v 80. letech 19. století ukázaly, že lodě, nalézající se v jedné eskadře, musejí mít stejné vlastnosti. Není náhodou, že byl Naval Defence Act ve Velké Británii prosazen roku 1889, tedy právě v době, kdy došlo k ustálení nových výrobních technologií.<sup>10</sup> Ideu tohoto předpisu představovalo tvrzení, že britská flotila by měla být schopná bránit vlastní pobřeží, obchod a zásobování proti dalším dvěma největším loďstvům jiných států. Měla by být tedy větší, než dva její nejsilnější protivníci dohromady.<sup>11</sup>

Změny, ke kterým došlo v průběhu 19. století v oblasti námořní strategie, můžeme rozdělit do čtyř skupin:

1) Použití parního kotle zapříčinilo, že již lodě nebyly závislé na směru větru. Na druhé straně bylo však zapotřebí vybudovat uhelné stanice, na kterých dosud nebyly státy disponující loďstvem závislé. Dosud rozhodoval počet plachetnic o tom, kdo získá nadvládu na moři. Nyní nezáleželo na kvantitě lodí, jako spíše na jejich kvalitě.

2) Moderní a stále se vylepšující děla a ničivé střely s vyšším dosahem a ničivou silou činily bitevní lodě nejen nebezpečnějšími, ale také zranitelnějšími.

---

<sup>7</sup> HASSELL, Ulrich von, *Tirpitz: Sein Leben und Wirken mit Berücksichtigung seiner Beziehungen zu Albrecht von Stosch*, Stuttgart 1920. Autor těchto vzpomínek klade následující otázky: Kdyby došlo ke střetu Německa v podobné záležitosti s ostatními státy, měla by pak německá flotila vůbec nějakou hodnotu? Může hrát vůbec nějakou roli? Nebo bude vydána na milost a nemilost nepříteli? (s. 160).

<sup>8</sup> SCHACK, s. 15–18.

<sup>9</sup> Car disponoval menším uskupením lodí pouze v Baltském a Černém moři. Jakým způsobem ovlivnila výstavba ruské flotily ve Středozezemním moři německé námořní zájmy více MATTHEI, Dieter, *Die russische Marine im Mittelmeer im Blickfeld deutscher Seeinteressen 1881–1905: Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Philosophischen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn*, Bonn 1983, vedoucí práce Walther Hubatsch. Pro mnou zkoumané období je důležitá především kapitola „Rückwirkungen auf die seestrategische Lage Deutschlands“ (s. 166–175).

<sup>10</sup> HAKVOORT, Emmerich, *Zlověstné oceány I.: Eskadra smrti (1881–1914)*, Praha 2011, s. 28. Srov. SCHACK, s. 18–24.

<sup>11</sup> HUBATSCH, Walther, *Die Ära Tirpitz: Studien zur deutschen Marinepolitik*, Göttingen 1955, s. 53.

3) Hospodářská, technická a finanční výkonnost státu se staly předpokladem pro výstavbu a udržování silné flotily. Pro politický systém představoval tento fakt dosud neznámou záležitost. Udržování silné flotily se považovalo za nutné i z prestižních důvodů.

4) Moderní hospodářské společnosti, které byly závislé na narůstajícím obchodu a přísunu surovin, potřebovaly flotilu k ochraně svých zájmů na moři.<sup>12</sup>

Německé císařské námořnictvo představovalo v rámci německých bitevních sil druhořadou záležitost, protože hlavní pozornost byla věnována polnímu vojsku. Není náhodou, že Albrecht von Stosch i Leo von Caprivi, tedy Tirpitzovi předchůdci, byli na počátku své vojenské kariéry důstojníky polního vojska.<sup>13</sup> Stosch, který byl v úřadu v letech 1873–1883, zakládal svou koncepci námořního boje na tzv. *živoucí pobřežní obraně* (lebendige Küstenvertheidigung). Celá tato strategie spočívala v boji při pobřeží a ústí řek. K tomuto účelu sloužilo osm pancéřových lodí, plovoucí baterie a torpédové čluny. Koncepce jeho nástupce Lea von Capriviho se rovněž orientovala na pobřežní válku.<sup>14</sup> K tomuto účelu sloužily i torpédové čluny a malé křižníky. V Capriviho době, tedy v 80. letech 19. století, se v německém prostředí zároveň ozývali nadšenci pro ideje francouzské námořní školy *jeune école*.<sup>15</sup> Tato škola se zasazovala o používání torpédových člunů a malých, rychlých a dobře vyzbrojených křižníků. Tato malá bitevní plavidla měla v případě ozbrojeného konfliktu sloužit k potírání nepřátelského obchodu na

---

<sup>12</sup> Tyto závěry shrnul ve svých přednáškách Michael Epkenhans. V tištěné podobě jsem je převzal z knihy *Seestrategische Konzepte vom Kaiserlichen Weltmachstreben zu Out-of-Era-Einsätzen der Deutschen Marine*. Jedná se o publikaci, v níž jsou přepsány přednášky týkající se císařského námořnictva, které vedli němečtí historikové 3. a 4. listopadu 2003 ve městě Laboe v hlavní budově *Německého námořního spolku* (Deutsche Marinebund). Mého tématu se týká především kapitola/přednáška *Seestrategie im Kaiserreich – Seestrategien in Frankreich und Großbritannien*. Viz EPKENHANS, Michael, *Seestrategie im Kaiserreich – Seestrategien in Frankreich und Großbritannien*, in: OPITZ, Eckardt – HILLMANN, Jörg – SIEG, Dirk, *Seestrategische Konzepte vom Kaiserlichen Weltmachstreben zu Out-of-Era-Einsätzen der Deutschen Marine*, Bremen 2004, s. 14–24.

<sup>13</sup> Georg Leo von Caprivi de Caprera de Montecuccoli (1831–1899) byl pruský důstojník, v letech 1883–1888 v hodnosti viceadmirála vedoucím císařského námořnictva a v letech 1890–1894 kancléřem Německého císařství. Více o jeho životě a působení především NICHOLS, John Alden, *Germany after Bismarck: The Caprivi Era*, Cambridge 1958, s. 25–60. Albrecht von Stosch (1818–1896) byl v letech 1872–1883 prvním šéfem *Císařské admirality* (Kaiserliche Admiralität). V hodnosti generálmajora se podílel na válkách o sjednocení Německa v letech 1866 a 1870/1871. Jeho působení v admiralitě bývá vnímáno pozitivně, protože se snažil o navýšení počtu lodí císařského námořnictva a podporoval stavbu lodí v německých přístavech. Více o tomto člověku SCHRÖDER, Ernst, *Albrecht von Stosch, der General-Admiral Kaiser Wilhelms I.: Eine Biographie*, Berlin 1939. Z novější literatury pak rovněž HOLLYDAY, Frederic, *Bismarck's Rival: A Political Biography of General and Admiral Albrecht von Stosch*, Westport 2011. Podoba Alfreda Tirpitz viz Příloha č. 1.

<sup>14</sup> RÖDER, s. 71.

<sup>15</sup> SCHACK, s. 27–29.

širém moři. Bitvě s velkými plavidly se však měla menší plavidla vyhnout.<sup>16</sup> Čas a praxe nakonec ukázaly, že strategie prosazovaná školou *jeune école* není příliš účinná.<sup>17</sup> V Německém císařství se ideje francouzské školy neujaly. Ani Stosch ani Caprivi se pro ně nenadchli. Nepočítali s bitvou na širém moři.<sup>18</sup>

Nástup Viléma II. na trůn Německého císařství roku 1888 znamenal změnu námořní politiky. Nový císař totiž na rozdíl od svých předchůdců aktivně podporoval výstavbu flotily. Tato okolnost se projevila i ve správě německého námořnictva. Od března roku 1889 ji řídily tři instituce s různými kompetencemi. Tu první představoval *Císařský námořní kabinet* (Kaiserliche Marine Kabinett). Vznikl 30. března 1889 a v jeho čele stanul kapitán námořnictva Gustav von Senden-Bibran.<sup>19</sup> Od tohoto námořního kabinetu se posléze oddělilo Vrchní velení (Oberkommando).<sup>20</sup> A třetí vzniklou institucí byl *říšský Námořní úřad* (Reichsmarineamt). Zde se na vedoucí pozici vystřídali krátce po sobě hrabě Monts a admirál Heusner.<sup>21</sup> Jejich úloha v čele této instituce měla spíše epizodický

---

<sup>16</sup> S postupujícím sbližováním mezi Velkou Británií a Francií ubíraly myšlenky školy *jeune école* na své působnosti. Jednalo se o typický případ přecenění nových technických možností. Více HUBATSCH, s. 54. Více o francouzské škole *jeune école* rovněž RÖDER, s. 22.

<sup>17</sup> EPKENHANS, Michael, *Seestrategie im Kaiserreich – Seestrategien in Frankreich und Großbritannien*, in: OPITZ, Eckardt – HILLMANN, Jörg – SIEG, Dirk, *Seestrategische Konzepte vom Kaiserlichen Weltmachstreben zu Out-of-Era-Einsätzen der Deutschen Marine*, Bremen 2004, s. 15.

<sup>18</sup> Nadporučík mimo službu Ulrich von Hassell napsal roku 1920 knihu paměti nazvanou *Tirpitz: Sein Leben und Wirken mit Berücksichtigung seiner Beziehungen zu Albrecht von Stosch*. Její publikování mělo plnit dvojí účel: zaprvé dodat německému národu sebedůvědu po právě prohrané válce, zadruhé doplnit právě vyšlou publikaci vzpomínek Alfreda Tirpitz. Ulrich von Hassell měl osobní zájem na vyličení souvislostí mezi úřadováním Alfreda Tirpitz a Alberta von Stosche, protože Hassell měl za ženu jednu ze Stoschových neteří a jeho nejstarší dcera si vzala za muže jednoho z Tirpitzových synů. Hassell tvrdil, že Stoschova námořní strategie měla útočný charakter, a po jeho odchodu z úřadu (1883) na ni navázal až Alfred Tirpitz roku 1897 (resp. roku 1898). Doslova hovoří o procesu „mutatis mutandis“, tedy o stejném postupu Tirpitz i Stosche, pouze s ohledem na navázání na politickou situaci a technické znalosti doby před skončením 19. století. (s. 159). Capriviho úřadování se v jeho pojetí stalo terčem nebývalé kritiky (s. 50, 52). Hassellovo odsouzení Leo von Capriviho je samozřejmě přehnané a stále ještě poněkud poznamenané Tirpitzovou propagandou. Více HASSELL, Ulrich von, *Tirpitz: Sein Leben und Wirken mit Berücksichtigung seiner Beziehungen zu Albrecht von Stosch*, Stuttgart 1920.

<sup>19</sup> Gustav Ernst Otto Egon von Senden-Bibran (1847–1909) byl německý admirál. V letech 1889–1906 zastával post šéfa Námořního kabinetu. Více o tomto člověku HENRIOT, Ernest – HILDEBRAND, Hans, *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 3, Osnabrück 1990, s. 329–330.

<sup>20</sup> Oberkommando der Marine neboli *Vrchní velení námořnictva* byl úřad, který existoval v letech 1889–1899. Ve vedení působili v letech 1889–1895 admirál Max von der Goltz, v letech 1895–1899 admirál Eduard von Knorr. Více o tomto úřadu viz HUBATSCH, Walther, *Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848–1945*, Frankfurt am Main 1958.

<sup>21</sup> Alexander von der Monts de Mazin (1832–1889) byl německý námořní důstojník, posléze viceadmirál. Roku 1849 vstoupil do pruského námořnictva, v letech 1875–1877 podnikl jako velící lodi SMS Vineta cestu kolem světa. Od července 1888 do své smrti v lednu 1889 byl šéfem Císařské admirality. Více o tomto člověku HILDEBRAND, Hans – HENRIOT, Ernest, *Deutschlands Admirale 1849–1945. Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 2, Osnabrück 1989, s. 508–510. Karl Eduard Heusner (1843–1891) byl německý viceadmirál. Od ledna 1889 do dubna 1890 zastával pozici státního sekretáře říšského námořního úřadu. Viz HILDEBRAND, Hans –



charakter.<sup>22</sup> V čele říšského Námořního úřadu stanul v dubnu roku 1890 Friedrich Hollmann, který požíval císařovy důvěry.<sup>23</sup>

První koncepce flotily, která byla předložena říšskému sněmu po nástupu Viléma II. na trůn, narazila na konzervativně-národně-liberální většinu. Konkrétně se jednalo o požadavek postavení čtyř lodí třídy Brandenburg.<sup>24</sup> Poslanci byli návrhu příznivě nakloněni. Plavidlo Brandenburg bylo odhlasováno prakticky jednohlasně, stavba tří zbylých plavidel „Kurfürst Friedrich Wilhelm“, „Weisenburg“ a „Wörth“ byla přijata většinou.<sup>25</sup> Tyto lodě, které u říšského sněmu prosadil Monts, byly skutečně spuštěny na vodu v letech 1891 a 1892.<sup>26</sup> Roku 1890 se uskutečnily nové volby a říšský sněm se rozdělil na dvě základní frakce: „Kartelle“ a „Linke“. Onen pověstný jazýček na vahách nyní představovala strana Centrum. Období od roku 1890 můžeme označit doslova jako boj o každou loď. Konstelace sil, která byla příznivá stavbě lodí, utvořením těchto dvou frakcí zmizela a říšský Námořní úřad již neměl při vyjednávání s říšským sněmem silnou pozici.<sup>27</sup>

Hollmann měl jakožto šéf říšského Námořního úřadu komplikovanou pozici. Každoročně se střetával při prosazování svých plánů s říšským sněmem a s *rozpočtovou komisí* (Budgetkommission) říšského sněmu.<sup>28</sup> Hollmann musel čelit i konkurenci dvou ostatních institucí, tedy Vrchního velení a Císařského kabinetu. V letech 1892–1895 byl šéfem štábu Vrchního velení Tirpitz a ten vytrvale se Senden-Bibranem a Eduardem von Knorrem kritizovali Hollmanna.<sup>29</sup> Terčem jejich kritiky byla Hollmannova koncepce

---

HENRIOT, Ernest, *Deutschlands Admirale 1849–1945. Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 2, Osnabrück 1989, s. 87–88.

<sup>22</sup> HASSELL, s. 54–55.

<sup>23</sup> Friedrich Hollmann, od roku 1905 von Hollmann (1842–1913) byl německý admirál a státní sekretář říšského Námořního úřadu od 22. dubna 1890 do 15. června 1897. Více o životě tohoto člověka BRADLEY, Dermot – HILDEBRAND, Hans – HENRIOT, Ernest: *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 1, Osnabrück 1988, s. 135–136. Viz rovněž SCHACK, s. 32.

<sup>24</sup> Čtyři lodě třídy Brandenburg byly spuštěny na vodu v letech 1891/1892 a od roku 1893 byly připraveny k použití. K jejich významnému bojovému nasazení došlo v průběhu boxerského povstání. Více o této třídě lodí NOTTELMANN, Dirk, *Die Brandenburg-Klasse: Höhepunkt des deutschen Panzerschiffbaus*, Berlin 2002.

<sup>25</sup> Řadová loď „Kurfürst Friedrich Wilhelm“ viz Příloha č. 2.

<sup>26</sup> HASSELL, s. 153.

<sup>27</sup> SCHACK, s. 33–35.

<sup>28</sup> Rozpočtovou komisí navíc většinou vedl Eugen Richter, který v říšském sněmu vystupoval za levé liberály. A jeho strana se zpravidla vyznačovala ostrým nesouhlasem v případě výstavby nových lodí. HASSELL, s. 153.

<sup>29</sup> Ernst Hugo Eduard Wilhelm Heinrich von Knorr (1840–1920) byl německý důstojník námořnictva a od roku 1893 admirál. Více o tomto člověku HILDEBRAND, Hans – HENRIOT, Ernest, *Deutschlands Admirale 1849–1945. Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 2, Osnabrück 1989, s. 262–264.

výstavby flotily. Hollmann se ve svých plánech totiž orientoval na pobřežní válku. Ostatní, tedy Tirpitz, Senden-Bibran a Knorr, vyžadovali vybudovat velkou flotilu určenou k boji na širém moři a to právě tak, jak ji budovaly ostatní námořní mocnosti. Hollmannova koncepce nebyla poslancům příliš jasná.<sup>30</sup> Nejdůležitějším faktorem bylo, že Hollmann požíval císařovy podpory a tato okolnost mu umožňovala setrvávat v úřadu. Především Alfred Tirpitz vyžadoval změnu pořádků v německém námořnictvu a stále důrazněji se hlásil o slovo.<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> RÖHL, John, *Wilhelm II.: Der Aufbau der persönlichen Monarchie 1888–1900*, München 2001, s. 1110.

<sup>31</sup> SCHACK, s. 36–37.

## 2. Alfred Tirpitz

„Bez námořní moci bude naše postavení ve světě podobné želvě bez krunýře“<sup>32</sup>

Alfred Tirpitz

Alfred Tirpitz se narodil 19. března 1849 v Küstrinu.<sup>33</sup> O rok později se celá rodina přestěhovala do Frankfurtu nad Odrou.<sup>34</sup> Pamětníci popisují mladého Tirpitze jako doma pořádného, ale venku rebelujícího. Ve škole nevynikal pílí a když posléze v pokročilém věku odpovídal na otázku, proč jako patnáctiletý vstoupil do pruského námořnictva, odvětil: „*Hlavně pryč ze školy!*“<sup>35</sup> Roku 1865 složil přijímací zkoušky do pruského námořnictva. Celé své okolí překvapil, protože se z 24 kandidátů umístil na dobrém pátém místě. V námořnictvu se vyznačoval pílí, pracovitostí, cílevědomostí a tvořivostí a udělal v porovnání se svými vrstevníky rychlou kariéru.<sup>36</sup> Po čtyřech a půl letech působení u námořnictva se stal důstojníkem, roku 1873 vedoucím torpédového plavidla Zieten a v září 1881 korvetním kapitánem. Protestoval proti používání tělesných trestů v námořnictvu. Vždy se snažil spíše zapůsobit na posílení důstojnosti, popřípadě hrdosti námořníků a nechtěl zbytečně snižovat morálku mužstva, což se dle jeho názoru prostřednictvím tělesných trestů dělo.<sup>37</sup> Z náboženského hlediska sám sebe označoval za protestanta ve smyslu Kanta či Hegela. Vyznačoval se náboženskou snášenlivostí a vlažností. Na prvním místě u něj byl národ a jeho cíle.<sup>38</sup>

Během třinácti let postoupil takovým způsobem, že jej Stosch jmenoval roku 1878 referentem pro záležitosti torpéd. Na tomto postu Tirpitz pracoval nepřetržitě jedenáct let, mimo jiné na zdokonalování torpédového člunu. Posléze ve svých vzpomínkách označil toto období za „*jedenáct nejkrásnějších let v mém životě.*“<sup>39</sup> Vývoj torpédové zbraně

<sup>32</sup> Viz RÖDER, s. 25.

<sup>33</sup> Dětství Alfreda Tirpitze popisuje ve svých vzpomínkách na tohoto německého admirála Alfred Schultze-Hinrichs (narozen 1899). K napsání knihy jej mimo jiné motivovalo i setkání s Alfredem Tirpitzem roku 1920. Zpodobňoval tehdy pro něho muže patřícího do právě skončené éry Německého císařství. Viz SCHULTZE-HINRICH, Alfred, *Tirpitz: Ziel erkannt, Kraft gespannt*, Berlin 1958.

<sup>34</sup> Ve Frankfurtu nad Odrou žila Tirpitzova rodina ve čtvrti určené pro bohatší část obyvatel. Více o tomto období jeho života KAULISCH, Baldur, *Alfred Tirpitz und die imperialistische deutsche Flottenrüstung: Eine politische Biographie*, Berlin 1982, s. 10–14.

<sup>35</sup> Srov. SCHEIBE, Albert, *Tirpitz von Albert Scheibe*, Lübeck 1934, s. 12 – SCHULTZE-HINRICH, s. 10.

<sup>36</sup> Obzvláště kladně se o Alfredu Tirpitzovi a jeho vlastnostech vyjádřil kontraadmirál Adolf von Trotha, který se ve své knize *Großadmiral Tirpitz: Flottenbau und Reichsgedanke von Adolf Trotha* vyjádřil v tom smyslu, že byl jediným, před kým neměl Alfred Tirpitz žádné tajnosti a proto je jeho povinností zveřejnit Tirpitzovy myšlenky. Více TROTHA, Adolf von, *Großadmiral Tirpitz: Flottenbau und Reichsgedanke von Adolf Trotha*, Breslau 1933, s. 7. Srov. RÖDER, s. 26.

<sup>37</sup> S tělesnými tresty prováděnými na námořnících se Tirpitz setkal v průběhu plavby na lodi Niobe do západní Indie. Více SCHULTZE-HINRICH, s. 11.

<sup>38</sup> HASSELL, s. 234.

<sup>39</sup> Viz SCHEIBE, s. 17–18.

přinesl Tirpitzovi popularitu v námořnických kruzích. Nejen z toho důvodu, že zdokonalil Luppisovu a Whiteheadovu technologii a vyvinul torpédo, které přesně zasáhlo terč na vzdálenost 400 metrů, ale také proto, že se choval kolegiálně vůči svým spolupracovníkům a podřízeným.<sup>40</sup> Své posádky učil improvizaci a nočním útokům. Jeho motto znělo: „*Jen blíž a mířte na prostředek lodi!*“<sup>41</sup> V německých námořních kruzích byla výroba a výzkum těchto podvodních střel v 80. letech 19. století tak populární, že se hovořilo o „torpédové manii“.<sup>42</sup> Svůj post si Tirpitz podržel i během Capriviho úřadování, protože malá rychlá bitevní plavidla zapadala do Capriviho koncepce.<sup>43</sup>

Kapitán námořnictva Reinhold Werner roku 1873 o Tirpitzovi napsal, že by se mohl hodit k vyšším postům, ale pouze za předpokladu, že se vnitřně ukázní, protože se nechoval uctivě ke starším důstojníkům.<sup>44</sup> Své chování ovšem Tirpitz v průběhu let skutečně zlepšil. Získal kvalitní posudky od vrchních představitelů námořnictva: roku 1881 mu je udělili viceadmirál Karl Batsch a roku 1885 Caprivi.<sup>45</sup> Štěstí se na Tirpitze usmálo i v rodinném životě. Roku 1884 se totiž oženil s Marií Lipke.<sup>46</sup> Fregatní kapitán mimo službu Albert Scheibe popsal ve svých vzpomínkách z roku 1934 Tirpitze takto: „*Na parketu se pohyboval takovým způsobem, že se bez vlastního přičinění stával středem pozornosti. Nebylo to jen jeho mimořádné vnější vzezření, jeho vysoká postava vynikající širokými rameny, jeho významná hlava s klenutým čelem, velkýma všepronikajícíma živýma očima a dlouhým ve dvě rozděleným plnovousem, které na sebe poutaly pozornost:*

---

<sup>40</sup> Giovanni Biagio Luppis (1813–1875) byl vynálezce, důstojník a inženýr rakouského námořnictva. Robert Whitehead (1823–1905) byl britský inženýr a konstruktér, který pracoval spolu s Giovanni Luppisem na zdokonalování torpéd. Viz EDWIN, Gray, *The Devil's Device: Robert Whitehead and the History of the Torpedo*, Annapolis 1991.

<sup>41</sup> Viz SCHULTZE-HINRICHS, s. 18.

<sup>42</sup> německy „Torpedorauschi“ HASSELL, s. 51.

<sup>43</sup> SCHULTZE-HINRICHS, s. 14, 17.

<sup>44</sup> Reinhold von Werner (1825–1909) byl německý viceadmirál a vojenský spisovatel. Viz HENRIOT, Ernest – HILDEBRAND, Hans, *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 3, Osnabrück 1990, s. 536–537. Více o kapitánu Wernerovi rovněž HUBATSCH, s. 28. Zde je popsáno především jeho jednání u španělských břehů na palubě německé lodi v průběhu nepokojů, které právě probíhaly roku 1873 ve městě Cartagena. Viz rovněž SCHULTZE-HINRICHS, s. 12.

<sup>45</sup> Karl Ferdinand Batsch (1831–1898) byl německý důstojník námořnictva, posléze viceadmirál. Více o tomto člověku BRADLEY, Dermot – HILDEBRAND, Hans – HENRIOT, Ernest: *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 1, Osnabrück 1988, s. 78–80.

<sup>46</sup> Marie Augusta Lipke, dcera právníka a liberálního politika Gustava Lipkeho, který v letech 1880–1887 zasedal v říšském sněmu, byla o 11 let mladší než Alfred Tirpitz. Po svatbě zmizela Tirpitzova hypochondrie a už si nestěžoval na své zdraví. Stal se starostlivým otcem rodiny. Celkem se jim narodily čtyři děti: Ilsa, Margot, Wolfgang a Max. Srov. KAULISCH, s. 39 – SCHEIBE, s. 7–10.

z jeho vzezření vyzařovalo něco, co na první pohled prozrazovalo neobyčejného, významného muže.“<sup>47</sup>

Alfred Tirpitz nehodnotil lidi podle jejich vzhledu, ale podle toho, co v životě dokázali. Vyznačoval se vysokou energií: „*Ve chvílích usilovného přemýšlení chodil rychleji. Zažil jsem, že se jednou zastavil, aby mi něco vysvětlil, přímo uprostřed louže na Postupimském náměstí, takže jsme pak překáželi v dopravě. I když šel sám, ovlivňovalo ho, nač myslel. Při chůzi hovořil sám se sebou (což se tvrdívá ostatně i o Otto von Bismarckovi) a někdy zdvihal do vzduchu zařatou pěst, jakoby chtěl svému protivníkovi patřičně vysvětlit své stanovisko.*“<sup>48</sup> Jestliže nabyt jistoty, prosazoval věci s nepřekonatelnou energií.<sup>49</sup> Tirpitz byl rovněž velice kolegiálním člověkem a pro své blízké druhem. Své spolupracovníky označoval po Nelsonovsku: „*We are a band of brothers*“ („Jsme jeden druhému bratrem“).<sup>50</sup> Při jednání se svými kolegy byl přesvědčivý, dodával jim odvahy a neskrýval optimismus. V případě písemného styku však působily jeho věty pesimisticky.<sup>51</sup> Mezi Tirpitzovy nejoblíbenější historiky patřil Helmuth von Treitschke.<sup>52</sup> Tirpitz věřil v povolání německého národa mluvit také do dění nejen v Evropě, ale i na ostatních kontinentech.<sup>53</sup>

Alfred Tirpitz byl o užitečnosti flotily operující na širém moři přesvědčen dávno předtím, než stanul v čele říšského Námořního úřadu. Již 11. září 1871 napsal dopis svému otci, ve kterém tvrdil, že flotila je jedinou bojeschopnou námořní mocí, která dokáže prorazit blokádu. Zároveň podotkl, že na rozdíl od polního vojska nespočívá účel flotily v zisku území, ale ve zničení protivníka. Dosažením tohoto by se pak docílilo bezproblémové plavby po moři.<sup>54</sup> Psal o šesti nových základních potřebách německé flotily: 1) skoncování s pouhou pobřežní obranou; 2) vystavění flotily pro ofenzivní možnosti; 3) nestavění lodí ve Velké Británii, ale ve vlastní zemi; 4) rozvoji německého

<sup>47</sup> Viz SCHEIBE, s. 10.

<sup>48</sup> Viz KAULISCH, s. 43.

<sup>49</sup> Viz SCHEIBE, s. 13.

<sup>50</sup> Německý překlad je „Wir sind eine Schar von Brüdern“, SCHULTZE-HINRICHS, s. 22.

<sup>51</sup> Scheibeho názor, SCHEIBE, s. 14.

<sup>52</sup> Heinrich Gotthardt von Treitschke (1834–1896) byl německý historik, politický novinář a v letech 1871–1884 poslanec říšského sněmu nejprve za národní liberály, posléze bez politické příslušnosti. Patřil mezi nejvlivnější německé historiky 19. století. Slavným se stalo především jeho prohlášení: „Židé jsou naše neštěstí“. Více o životě tohoto člověka GERHARDS, Thomas, *Heinrich von Treitschke: Wirkung und Wahrnehmung eines Historikers im 19. und 20. Jahrhundert*, Paderborn 2013. Tirpitz vychválil především ve svých vzpomínkách tohoto německého historika. Roku 1920 napsal: „...zemřel i Treitschke, vynikající muž, jehož univerzitní přednášky jsem navštěvoval od roku 1876, a který dokázal odpovědět na moje otázky. Nerozumím tomu, proč Treitschkeho duch téměř vymizel z německé historické vědy...“ Více TIRPITZ, Alfred von, *Erinnerungen: Neue durchgesehene Auflage mit Namen- und Sachregister*, Leipzig 1920, s. 96.

<sup>53</sup> RÖDER, s. 75.

<sup>54</sup> SCHACK, s. 39.

průmyslu; 5) vybudování kanálu mezi Severním a Baltským mořem a 6) získání ostrova Helgolandu.<sup>55</sup> Německé císařství získalo roku 1890 Ostrov Helgoland a kanál mezi Severním a Baltským mořem, kanál císaře Viléma, byl vybudován roku 1895.<sup>56</sup> Od roku 1891 se německé námořnictvo řídilo směrnicemi, které shrnoval spis *Unsere maritim-militärische Fortentwicklung* vypracovaný pracovníky říšského Námořního úřadu. Hlavní idea tohoto spisu spočívala v tvrzení, že flotila musí sloužit lokální ochraně pobřeží, odvrácení blokády a zamezení vylodění.<sup>57</sup> Tirpitz posléze použil všechny tyto body při prosazování prvního námořního zákona. Šel však za hranice tohoto spisu, neomezoval své ideje na pouhou obranu pobřeží a požadoval vybudování flotily schopné boje na širém moři.

Alfred Tirpitz zastával do roku 1890 funkci velitele dvou pancéřových lodí. Od podzimu 1890 do ledna 1892 působil jako *šéf Štábu pro záležitosti Baltského moře* (Chef des Stabes der Ostseestation).<sup>58</sup> Roku 1891 vyhotovil spis s názvem *Denkschrift über die Neuorganisation unserer Panzerflotte*. V něm se distancoval od strategie pobřežní obrany a zastával se boje na širém moři.<sup>59</sup> Z této doby je rovněž významná jeho rozprava v Kielu roku 1891, kdy mluvil s císařem a Helmuthem von Moltkem.<sup>60</sup> Na místním zámku vysvětlil Tirpitz svůj plán výstavby flotily a císař řekl Caprivimu: „*Tirpitz je budoucí hlava námořnictva*“.<sup>61</sup> V lednu roku 1892 převzal Alfred Tirpitz místo šéfa štábu Vrchního velení. Působil zde do roku 1895. Náplní jeho činnosti zde byla práce na taktice vedení války v případě boje na širém moři. Zde získal jeho plán na výstavbu flotily pevné kontury.<sup>62</sup> Především dospěl k závěru, že pro útok na širém moři se nejvíce hodí eskadra o osmi lodích stejného typu. Své závěry shrnul ve spisu, který posléze ostatní námořníci

---

<sup>55</sup> SCHEIBE, s. 28.

<sup>56</sup> Tirpitzovu ideu, že ostrov Helgoland hraje velice důležitou úlohu pro německé námořnictvo zastával i císař Vilém II. Více o jeho proslovu z 10. srpna 1890 HASSELL, s. 55.

<sup>57</sup> *Unsere maritim-militärische Fortentwicklung*, April 1891, N253/3. V archivu jsou k němu rovněž připojeny poznámky Knorra, kde se tento vyjadřuje k jednotlivým bodům spisu. Více *Urteil des Admirals Knorr über die vorstehende Arbeit*, 28. 5. 1891, N253/3.

<sup>58</sup> SCHEIBE, s. 18.

<sup>59</sup> *Denkschrift über die Neuorganisation unserer Panzerflotte*, Herbst 1891, N253/3. Tento spis je velice obsáhlý, svou strukturou již připomíná předlohu prvního námořního zákona.

<sup>60</sup> Helmuth Karl Bernhard von Moltke (1800–1891) byl generál polní maršál a šéf generálního štábu. Vedl německé síly v průběhu války o sjednocení Německa. Byl rovněž aktivní jako spisovatel. Více o tomto muži HERRE, Franz, *Moltke: Der Mann und sein Jahrhundert*, Stuttgart 1984. Viz rovněž SCHEIBE, s. 21.

<sup>61</sup> Viz SCHULTZE-HINRICHS, s. 20. Srov. STELLNER, František, *Poslední německý císař: Z německých dějin v epoše Viléma II.*, Praha 1995, s. 195.

<sup>62</sup> SCHEIBE, s. 18; Tirpitz měl za úkol cvičit lodě samostatně i ve skupinách. V německém prostředí se tento způsob výcviku nazývá „Taktik der Hochseeflotte“. SCHULTZE-HINRICHS, s. 21.

znali pod názvem *Denkschrift IX*.<sup>63</sup> Hlavním účelem flotily, která měla být vybudována, bylo vytvoření námořní moci k zajištění politického a hospodářského postavení Německého císařství ve světě.<sup>64</sup> Zároveň Tirpitz přejal a v tomto spisu zdůraznil tezi, že dobře fungující taktická formace může vyvážit materiální převahu protivníka.<sup>65</sup>

*Denkschrift IX* z 16. července 1894 nesl oficiální název *Allgemeine Erfahrungen aus den Manövern der Herbstübungsflotte*.<sup>66</sup> Nejdůležitějším úkolem flotily byla podle spisu strategická ofenziva. K tomuto účelu by mělo být vybudováno, jak stálo na konci tohoto spisu: 17 řadových lodí, 6 flotil torpédových člunů, 6 křižníků I. třídy a 12 křižníků III. třídy. Závěry tohoto spisu samozřejmě odrážely dobovou situaci a Tirpitz roku 1894 počítal ve svých úvahách s neutralitou Velké Británie a nepřátelstvím Francie a Ruska. Tirpitz publikováním spisu *Denkschrift IX* stanovil taktiku, která byla v Německém císařství revoluční. Narazil tak na odpor nejen starých námořníků (*mořských vlků* – Seebäre), ale i pracovníků říšského Námořního úřadu, protože jeho taktika byla v ostrém kontrastu s tím, co oni proklamovali každoročně v říšském sněmu.<sup>67</sup> Svou vytrvalou prací si Tirpitz v námořnictvu vysloužil přívlastek „Mistr“, které mělo zpočátku pejorativní nádech, brzy se ale stalo vyjádřením úcty, uznání a respektu.<sup>68</sup> Za svými názory si vyhraněně stál, a to i při jednání s Vilémem II. Na císařské jachtě Hohenzollern v Bremsbütteler Schleuse jednou ostře diskutoval s císařem ohledně probíhajících manévru.<sup>69</sup> Na následující snídani, kdy seděli oba vedle sebe a na Tirpitzovi bylo vidět rozčilení, připil velkoadmirál na císaře a řekl: „Aby mělo Vaše Veličenstvo kolem sebe vždy ty lidi, kteří Vám řeknou pravdu!“<sup>70</sup>

Tirpitz ještě roku 1926 poukázal na fakt, že *Denkschrift IX* z roku 1894 představoval základ pro jeho pozdější práci. O 32 let později shrnul hlavní myšlenky tohoto spisu ve čtrnácti bodech: 1) bitevní lodě Německého císařství by se měly používat primárně k ofenzivě a ne k defenzivě; 2) prostá obrana pobřeží bitevními plavidly se jeví

---

<sup>63</sup> Srov. SCHEIBE, s. 18 – SCHACK, s. 41, SCHULTZE-HINRICHS, s. 22. Velký význam spisu *Denkschrift IX* vyzdvihl i Michael Epkenhans. EPKENHANS, Michael, *Seestrategie im Kaiserreich – Seestrategien in Frankreich und Großbritannien*, in: OPITZ, Eckardt – HILLMANN, Jörg – SIEG, Dirk, *Seestrategische Konzepte vom Kaiserlichen Weltmachstreben zu Out-of-Era-Einsätzen der Deutschen Marine*, Bremen 2004, s. 19.

<sup>64</sup> SCHEIBE, s. 18.

<sup>65</sup> RÖDER, s. 75.

<sup>66</sup> Alfred Schultze-Hinrichs mylně datuje publikaci tohoto spisu do období o jeden měsíc dříve. Tedy na 16. červen 1894. SCHULTZE-HINRICHS, s. 33.

<sup>67</sup> SCHACK, s. 41–45.

<sup>68</sup> německy „Meister“, SCHULTZE-HINRICHS, s. 22.

<sup>69</sup> Císařská jachta Hohenzollern viz Příloha č. 3.

<sup>70</sup> Viz TROTHA, s. 63.

jako neúčelná; 3) pouhou defenzivou by se německé námořnictvo vzdalo ochrany svých zájmů v neutrálních vodách; 4) účast národa na světovém obchodu, německé hospodářství a jeho chod jsou hájitelné pouze vlastněním silné flotily; 5) flotila by zapříčinila zvýšení aliančního potenciálu Německého císařství; 6) je potřebné vybudovat společný plán postupu pozemních a námořních sil; 7) v případě propuknutí války je třeba co nejrychleji dosáhnout rozhodné bitvy; 8) nejúčelnějším střetnutím na moři je souboj eskader; 9) velitelé velkých lodí musejí být usměrňováni co nejpřesnějšími rozkazy, velící menších plavidel musejí umět improvizovat; 10) nesmí dojít k přecenění protivníka, popřípadě k podcenění vlastních sil; 11) morální výhoda je vždy na straně útočníka, proto je třeba vždy útočit jako první; 12) nedoporučuje se čekat na útok; 13) již na počátku střetnutí musí co nejrychleji dojít k maximální koncentraci vlastních bojových plavidel a 14) průzkumné lodě musí hlídkovat, přinejmenším za dne, na předsunutých postech.<sup>71</sup>

Alfred Tirpitz byl roku 1895 jmenován kontraadmirálem. Na podzim téhož roku byl nahrazen na svém postu šéfa Vrchního velení. Koncem března 1896 se vydal do východní Asie a až do jara 1897 působil jakožto *šéf Východoasijské eskadry křižníků* (Chef des Ostasiatischen Kreuzerdivision).<sup>72</sup> Během čínsko-japonské války byla do severních čínských vod vyslána eskadra křižníků, aby demonstrovala moc Německého císařství. A právě v tuto chvíli se ukázalo, že německá flotila zaostává za ostatními loďstvy evropských států. V Německém císařství se tedy začaly stále více ozývat hlasy volající po nápravě poměrů v německém námořnictvu. Situace se také začala komplikovat v důsledku zhoršení britsko-německých vztahů.<sup>73</sup> Napětí vrcholilo začátkem roku 1896, kdy došlo k odeslání Krügerova telegramu.<sup>74</sup> Zhoršení britsko-německých vztahů se císař pokusil využít v říšském sěnmu k tomu, aby přesvědčil poslance o potřebě stavět větší množství bitevních lodí.<sup>75</sup>

---

<sup>71</sup> Tyto své teze shrnul Tirpitz v článku *Über den strategisch-taktischen Ursprung der Flottengesetze*, který se objevil v periodiku Nauticus roku 1926. Viz *Über den strategisch-taktischen Ursprung der Flottengesetze*, N253/12. V témže čísle tohoto periodika se objevil další Tirpitzův příspěvek, nazvaný *Kriegsdauer und Seestrategie*, o cestě k prvnímu námořnímu zákonu však nepojednává, pouze o strategii vedení války na moři, kterou němečtí admirálové zvolili v průběhu první světové války. Viz *Kriegsdauer und Seestrategie*, N253/12.

<sup>72</sup> SCHULTZE-HINRICHS, s. 23.

<sup>73</sup> Alfred Schultze Hinrichs věnuje ve svých vzpomínkách čtyři strany popisu britské arogance v případě námořních kontaktů. Zmiňuje například jednání jednoho britského admirála, který přijel do neznámé zátoky, okusil vodu a řekl: „Slaná voda. Takže naše teritorium“. SCHULTZE-HINRICHS, s. 23–26. Často se koncem 19. století v německém prostředí připomínala takzvaná kopenhagenizace. Britové roku 1807 bez vyhlášení války zajali a odvedli dánské loďstvo do svých přístavů. Němci se obávali, že by se něco podobného mohlo stát i jim. Více RÖDER, s. 42.

<sup>74</sup> Srov. HUBATSCH, s. 14 – SCHACK, s. 46–53 – RÖDER, s. 40.

<sup>75</sup> RÖHL, s. 1122.



Zásadním způsobem v tuto chvíli působilo jednání o námořním rozpočtu pro léta 1896/1897. Nový šéf Vrchního velení Knorr, který na toto místo nastoupil po Alfredu Tirpitzovi, naléhal na státního sekretáře říšského Námořního úřadu Hollmanna, aby v říšském sněmu prosadil velké výdaje na námořnictvo. Svou směrnicí vydal Knorr již ve své zprávě (Immediatbericht) z 28. listopadu 1895, ve které poukázal na nutnost disponovat v Severním moři o 30% silnějším loďstvem, než měli silní nepřátelé Německa – Francie a Rusko. Principiálně se rovněž stavěl proti tzv. *bezbřehým plánům* (uferlose Flottenbau/Flottenpläne), které nerespektovaly délky životnosti lodí. Nedochovalo k pravidelnému nahrazování starých lodí novými a prostředky na nová plavidla se tak musely v říšském sněmu každoročně vyžadovat jednotlivě pro každou loď.<sup>76</sup> Názor, že by se mělo docílit pravidelného nahrazování lodí novými na základě předem stanovené životnosti, sdílel s Knorrem i Alfred Tirpitz.<sup>77</sup>

Šéf Námořního kabinetu admirál Senden-Bibran doporučil koncem roku 1895 císaři, aby zevrubně vyslechl Alfreda Tirpitze a ten vyhotovil 3. ledna 1896 spis, ve kterém popisoval své plány týkající se výstavby a budoucnosti německého námořnictva. Vypsal zde své úvahy o bitevní flotile a námořních zájmech a naznačil zde poprvé i teorii nepřiměřeného rizika. Tirpitz tehdy napsal, že proti Německému císařství si nedovolí podniknout žádný stát žádnou vážnější akci, pokud bude disponovat dvěma až třemi eskadrami bitevních lodí. Císař si přečetl Tirpitzův spis poté, co odeslal telegram Krügerovi.<sup>78</sup> V souvislosti s přicházejícím vyjednáváním ohledně námořního rozpočtu v říšském sněmu a v souvislosti s neustávajícími rozepřemi mezi Vrchním velením a říšským Námořním úřadem se jméno Alfreda Tirpitze dostalo do tisku. List *Berliner Tageblatt* popisoval jeho odmítavé stanovisko vůči Hollmanovým plánům.<sup>79</sup> Ohledně špatné situace v německém námořnictvu informovaly i noviny *Kölnische Zeitung* 7. března 1896. Ty si především všímaly rivalitu mezi Tirpitzem a Knorrem na jedné straně a Hollmannem na straně druhé.<sup>80</sup>

Císař Tirpitzovy plány pravděpodobně příliš nestudoval. Tirpitzovou ideou stavění eskader nebyl nadšený a klonil se k názoru, že by bylo lepší stavět křižníky pro službu

<sup>76</sup> O. K., welches von R.M.A. zur Frage der Schiffsneubauten nicht gehört ist, sieht sich veranlasst, sich in dieser Frage mit Immediatbericht an S.M. zu wenden, 28. 11. 1895, N253/3.

<sup>77</sup> SCHACK, s. 56–58.

<sup>78</sup> Tamtéž, s. 59–62.

<sup>79</sup> Tento novinový článek a na něj navazující Tirpitzův dopis císaři: Zeitungsartikel über die Beziehungen des Admirals Tirpitz zu neuen Flottenplänen und die sich hieran anknüpfenden Schreiben, Winter 1896/1897, N253/3.

<sup>80</sup> Viz *Kölnische Zeitung*, Samstag, 7. März 1896, N253/470.

v německých koloniích – a čím více, tím lépe.<sup>81</sup> Právě v lednu 1896, kdy se zhoršily britsko-německé vztahy, považoval císař situaci za ideální pro prosazení větších výdajů na námořnictvo u říšského sněmu.<sup>82</sup> Vyžadoval sto milionů marek, tedy přibližně třikrát více než bylo obvyklé, a přál si, aby tento návrh Hollmann prosadil. Státní sekretář říšského Námořního úřadu sledoval stanoviska představitelů velkých politických stran Rudolfa von Bennigsen, Karla Fritzena a Lewetkova a dospěl k závěru, že tyto výdaje na námořnictvo pravděpodobně neprojdou.<sup>83</sup> Když tuto informaci sdělil císaři, reagoval Vilém II. rozzlobeně.<sup>84</sup> Dne 28. ledna 1896 hovořil Gustav von Senden-Bibran znovu s císařem a doporučil Tirpitz na místo státního sekretáře říšského Námořního úřadu.<sup>85</sup> Tirpitz si v tuto chvíli kladl podmínky. V případě, že by se dostal do vedení, dosadil by k sobě své lidi a prosazoval by takovou flotilu, jakou by chtěl on. Na jeho stranu by se však museli postavit kancléř, císař a ministr financí.<sup>86</sup>

Hollmann však roku 1896 ještě dokázal udržet svou pozici na postu ministra. Ve dnech 28. a 29. března totiž v říšském sněmu prosadil námořní rozpočet v jeho původní podobě, prosadil uvolnění peněžních prostředků na stavbu několika křižníků a vypadalo to, že je jediný, kdo dokáže jednat s říšským sněmem.<sup>87</sup> Tirpitz po této události opustil Berlín a vydal se do východní Asie.<sup>88</sup> Hollmann se však nadále nalézal mezi mlýnskými kameny. Zástupci Vrchního velení si přáli budovat velké bitevní lodě, císař trval na své koncepci s křižníky a říšský sněm nechtěl povolit kvůli nedostatku prostředků žádné další výdaje na námořnictvo. Hollmann ještě 29. června 1896 přesvědčoval císaře, že rozpočet obhájí i další rok. Dne 12. března 1897 však rozpočtová komise říšského sněmu zkrátila požadavek námořnictva ze 40 o 12 milionů marek, nemohlo tak dojít k postavení dvou křižníků a několika torpédových člunů, a tento verdikt potvrdil ve druhém čtení ve dnech 18. – 24. března 1897 i říšský sněm.<sup>89</sup> Vilém II. tedy začal hledat někoho, kdo by dokázal úspěšně hájit zájmy námořnictva před říšským sněmem.<sup>90</sup> Jeho volba padla na Tirpitze.

---

<sup>81</sup> RÖHL, s. 1116.

<sup>82</sup> Scheibe hovoří o strachu Němců z útoku Britů na německé pobřeží. SCHEIBE, s. 23.

<sup>83</sup> Rudolf von Bennigsen (1824–1902) byl německý politik, který patřil k zakládajícím členům národně-liberální strany. Viz KIEPERT, Adolf, *Rudolf von Bennigsen: Rückblick auf das Leben eines Parlamentariers*, Berlin 1903. Karl Fritzen (1844–1933) byl německý právník a politik strany Centrum.

<sup>84</sup> SCHACK, s. 62–66.

<sup>85</sup> RÖHL, s. 1124.

<sup>86</sup> SCHEIBE, s. 22.

<sup>87</sup> RÖHL, s. 1133.

<sup>88</sup> Tamtéž, s. 22.

<sup>89</sup> SCHACK, s. 68–73. Srov. KŘIVSKÝ – SKŘIVAN, s. 317.

<sup>90</sup> O tomto období císařova života (1896–1897) velice podrobně a kvalitně informuje John Röhl (s. 1124–1131).

### 3. Tirpitz povolán k výstavbě německé flotily

„Národ nebyl spokojený. Když je národ spokojený, zaniká.“<sup>91</sup>

Alfred Tirpitz

Alfred Tirpitz si byl jist svou představou ohledně budoucnosti německé císařské flotily. Jeho koncepce se vyvíjela již od roku 1871, kdy ji hrubě načrtl v dopise svému otci. V 90. letech 19. století získala pevnou podobu. Oproti Capriviho strategii stavět menší množství lodí, zastával Tirpitz Stoschův plán stavět větší množství lodí. Jejich účelem však neměla být pobřežní obrana, ale flotila určená k bitvě na širém moři. Alfred Tirpitz psal již v únoru roku 1897 Stoschovi, že by měl v případě převzetí říšského Námořního úřadu v plánu „navázat tam, kde byl roku 1883 zpretrhán svazek“.<sup>92</sup> Císař Vilém II. přijal dne 30. března 1897 Hollmanna a poslal jej na předčasnou dovolenou. Na Hollmannovo místo nastoupil Alfred Tirpitz. Již 31. března jej císař povolal zpět z východní Asie do Německého císařství. Tirpitz ale s cestou zpět nespíchal a vracel se přes Spojené státy americké.<sup>93</sup> Poslanci říšského sněmu byli na jedné straně rádi, že ve funkci šéfa říšského Námořního úřadu nestál nevypočitatelný Hollmann, který po dobu svého úřadování nedokázal úspěšně přesvědčit poslance říšského sněmu o správnosti svých úmyslů. Na druhé straně se poslanci obávali opětných neohrazených plánů výstavby námořnictva, přílišných výdajů a nových nejistot.<sup>94</sup>

Zatímco se Tirpitz vracel zpět do Německého císařství (vrátil se na počátku června 1897), sešli se dne 19. května zástupci říšského Námořního úřadu (Büchsel), Vrchního velení (Knorr) a Námořního kabinetu (Senden-Bibran). Společně projednávali nový plán výstavby flotily a shodli se na návrhu, podle kterého mělo být postaveno 25 řadových lodí, 8 křižníků I., 30 křižníků II. a 16 křižníků IV. třídy.<sup>95</sup> Tohoto počtu mělo být dosaženo 1. dubna 1910 a tento plán plně respektoval zájmy císaře, který preferoval stavbu křižníků a jejich rozmístění mimo evropské vody.<sup>96</sup> K usnesení ohledně počtu a typu lodí, které

<sup>91</sup> Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 98.

<sup>92</sup> Viz SCHEIBE, s. 24.

<sup>93</sup> UHLE-WETTER, Franz, *Alfred Tirpitz in seiner Zeit*, Berlin 1998, s. 115.

<sup>94</sup> SCHACK, s. 74–75.

<sup>95</sup> Tento plán viz *Grundlage für die Geschwader*, RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897–Mai 1898. Srov. UHLE-WETTER, s. 115.

<sup>96</sup> O přesném plánu, kdy měly být postaveny jaké lodě do roku 1910 viz *Zusammensetzung und Bezeichnung planmäßig der bis zum Jahre 1910 in Bau zu nehmenden Schiffe*, RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897–Mai 1898. Srov. SCHACK, s. 76. Srov. rovněž RÖHL, s. 1138.

měly být postaveny, dospěli výše uvedení hodnostáři 29. května 1897. Do této doby o předloze usilovně jednali, jak ostatně dokazuje písemný materiál, který po sobě zanechali.<sup>97</sup> O to více je zarážející, že se Alfredu Tirpitzovi podařilo pouze o několik týdnů později bez problémů přesvědčit všechny tyto pracovníky o úplně jiném návrhu.

Alfred Tirpitz se vrátil do Německého císařství na začátku června roku 1897.<sup>98</sup> Krátce poté nastoupil na Hollmannův post a dne 17. června byl jmenován státním sekretářem říšského Námořního úřadu.<sup>99</sup> Nastoupil tak do již změněných pořádků, protože se 1. června změnila říšská vláda. Post zástupce kancléře převzal Arthur von Posadowsky-Werner, v Prusku se stal ministrem financí Johannes Miquel, na místo státního sekretáře říšského Poštovního úřadu (Reichspostamt) nastoupil Victor von Podbielski a post státního sekretáře říšského úřadu Financí (Reichsschatzamt) převzal Max von Thielmann.<sup>100</sup> Ten se zpočátku stavěl skepticky vůči plánu prosadit návrh zákona, nakonec jej však vydatně podporoval. Pro námořnictvo nejdůležitější změna se odehrála v oddělení pro zahraniční záležitosti. Bernhard von Bülow nahradil na místě státního sekretáře zahraničního úřadu Marshalla von Biebersteina.<sup>101</sup> Kancléř Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingfürst tato opatření ve vládě přijal.<sup>102</sup>

<sup>97</sup> Konkrétně se jedná o spis vrchního velení z 10. května 1897: *Neue Denkschrift des O.K. über den Ausbau der Flotte*, 10. Mai 1897, N253/3 a náčrt z 29. května 1897 *Skizze für ein Gesetz betreffend die deutsche Flotte*, 29. Mai 1897, N253/3. V archivu se rovněž nalézají zápisy stanoviska císaře Viléma II. vůči vypracovanému návrhu z 30. května 1897: *Entscheid. S. M. über den Inhalt des vorzubereiten Gesetzes*, 30. Mai 1897, N253/3 a následné práce na znění návrhu požadavku z přelomu května/června 1897: *Vorarbeiten für das aufzustellende Gesetz*, Mai/Juni 1897, N253/3.

<sup>98</sup> O této události informovaly i noviny *Kieler Zeitung*, v nichž se objevil také krátký Tirpitzův životopis. Viz *Kieler Zeitung*, Donnerstag, 3. Juni 1897, N253/470.

<sup>99</sup> Scheibe ve svých vzpomínkách mylně datuje jmenování Tirpitze na tento post na 15. červen 1897, SCHEIBE, s. 23. Srov. SCHULTZE-HINRICHS, s. 23.

<sup>100</sup> Arthur Adolf von Posadowsky-Wehner (1845–1932) byl německý politik za konzervativní stranu Freikonservative Partei. V letech 1893–1897 zastával úřad státního sekretáře říšského úřadu financí. Dne 1. července se stal státním sekretářem říšského úřadu pro Vnitřní záležitosti (Staatsssekretär des Reichsamtes des Innern). Více o Thielmannovi UHLE-WETTER, s. 111. Johannes Franz Miquel (1828–1901) byl pruský ministr financí a reformátor daňového systému. Více o tomto muži KASSNER, Thorsten, *Der Steuerreformer Johannes von Miquel – Leben und Werk: Zum 100. Todestag des preußischen Finanzministers. Ein Beitrag zur Entwicklung des Steuerrechts*, Osnabrück 2001. Victor Adolph Theophil von Podbielski (1844–1916) byl pruský důstojník, v letech 1897–1901 státní sekretář říšského Poštovního úřadu a posléze pruský ministr zemědělství. Max Franz Guido von Thielmann (1846–1929) byl německý diplomat, politik a státní sekretář říšských financí Německého císařství od 1. července 1897 do 23. srpna 1903. Na tomto postu nahradil Arthura von Posadowsky-Wehnera.

<sup>101</sup> Bernhard Heinrich Martin Karl von Bülow (1849–1929) byl německý politik a státník. Od roku 1897 zastával funkci státního sekretáře zahraničního úřadu a v letech 1900–1909 byl kancléřem Německého císařství. Více o tomto člověku FESSER, Gerd, *Reichskanzler von Bülow – Architekt der deutschen Weltpolitik*, Leipzig 2003. Adolf Hermann Freiherr Marschall von Bieberstein (1842–1912) byl německý právník, politik a v letech 1890–1897 státní sekretář zahraničního úřadu Německého císařství. Vystudoval práva na univerzitách v Heidelbergu a Freiburgu, posléze působil jako poslanec v říšském sněmu za konzervativce. V zahraničním úřadu, kde působil od roku 1890, se především snažil o navázání dobrých vztahů s Velkou Británií. Od roku 1897 zastával pozici vyslance Německého císařství v Konstantinopoli.

Císař hovořil v červnu 1897 v Postupimi s Tirpitzem o budoucnosti německého námořnictva.<sup>103</sup> Sdělil mu, že komise, v níž pracovali Eduard von Knorr, Wilhelm von Büchsel a Senden-Bibran již jeden plán na výstavbu flotily vypracovala.<sup>104</sup> Tirpitz však císaře přesvědčil, že je nesmysl, aby byl kladen důraz na přítomnost plavidel v zahraničí, kde Německé císařství prokazatelně nedisponuje dostatečnými opěrnými body, a zasazoval se o přítomnost silné flotily v domácích vodách.<sup>105</sup> Dne 15. června 1897 přesvědčil Tirpitz císaře o své představě a Vilém II. jej od této chvíle podporoval až do let první světové války.<sup>106</sup> Dochovaly se Tirpitzovy zápisky, které si udělal před svým setkáním s císařem, a z nich vyplývá, že Vilému II. především sdělil to, co již bylo obsaženo v *Denkschriftu IX*.<sup>107</sup> Mimo jiné argumentoval ve prospěch svého návrhu z toho důvodu, že císařova koncepce by, na rozdíl od jeho, představovala velice drahý podnik.<sup>108</sup> Krátce na to odjel se zdravotními problémy do Emžských lázní, kde léčil svůj plicní katar.<sup>109</sup> Zde vypracoval během druhé poloviny června a začátku července spis s názvem *Allgemeine Gesichtspunkte bei der Feststellung unserer Flotte nach Schiffsklassen und Schiffstypen*.<sup>110</sup>

---

Adolf von Bieberstein se stavěl skepticky vůči výstavbě flotily. Viz UHLE-WETTER, s. 111; Srov. HASSELL, s. 149.

<sup>102</sup> Chlodwig Carl Victor zu Hohenlohe-Schillingfürst (1819–1901) byl německý státník, mezi lety 1866–1870 ministerský předseda Bavorska a v letech 1894–1900 kancléř Německého císařství. Více o životě tohoto člověka STALMANN, Volker, *Fürst Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingsfürst 1819–1901: Ein deutscher Reichskanzler*, Paderborn 2009. Viz rovněž SCHACK, s. 84.

<sup>103</sup> O budoucnosti německého námořnictva hovořil Tirpitz s císařem již roku 1895, tehdy Tirpitz prohlásil, že se kvůli svému vojenskému výcviku nehodí k parlamentní práci, protože nedokáže hovořit tak dobře, jaké říšíští politikové. SCHULTZE-HINRICHS, s. 23.

<sup>104</sup> Wilhelm Gotthilf Karl von Büchsel (1848–1920) byl německý důstojník námořnictva, od roku 1897 kontraadmirál a od roku 1905 admirál. V letech 1895–1899 měl v říšském Námořním úřadu na starosti nejen vedení technického oddělení, ale také zastupování celkového úřadu navenek, když byli státní sekretáři (tzn. Hollmann nebo Tirpitz) zaneprázdněni. Viz BRADLEY, Dermot – HILDEBRAND, Hans – HENRIOT, Ernest: *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 1, Osnabrück 1988, s. 183–184.

<sup>105</sup> Srov. GROß, s. 12 – SCHEIBE, s. 27 – HUBATSCH, s. 11 – RÖDER, s. 54 – BERGHAHN, Volker Rolf, *Der Tirpitz-Plan: Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisen-strategie unter Wilhelm II.*, Düsseldorf 1971, s. 109.

<sup>106</sup> Ulrich von Hassell datuje ve svých vzpomínkách nesprávně Tirpitzův rozhovor s císařem na 28. červen. HASSELL, s. 152. Více o císařově podpoře Alfredovi Tirpitzovi viz RÜGER, Jan, *Revisiting the Anglo-German Antagonism*, in: *The Journal of Modern History*, Vol. 83, No. 3, 2011, s. 605–607. Srov. rovněž BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 108.

<sup>107</sup> Jedná se o narychlo napsaný text, přesto však poměrně dobře čitelný: *Immediatvortrag 15. 6. 1897 Gestaltung des Flottengesetzes*, 15. 6. 1897, N253/4. Srov. *Skizze für ein Gesetz betreffend die deutsche Flotte*, Juni, RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897–Mai 1898.

<sup>108</sup> UHLE-WETTER, s. 115.

<sup>109</sup> Problémy s tímto onemocněním provázely Tirpitze již v době jeho působení ve východní Asii. Více KAULISCH, s. 77–78. Srov. UHLE-WETTER, s. 110.

<sup>110</sup> Spis *Allgemeine Gesichtspunkte bei der Feststellung unserer Flotte nach Schiffsklassen und Schiffstypen*, Juni 1897, N253/4 je psán novogotickou kurzívou. Text je dobře čitelný.

Strategie, kterou uvedl Tirpitz v tomto spisu, určovala chod německé flotily a její charakter až do počátku první světové války.<sup>111</sup>

Alfred Tirpitz v tomto spisu již počítal s nejhorší možnou výchozí pozicí Německého císařství v případě války, a tedy s nepřátelstvím Velké Británie. Uváděl zde již přesně ten počet lodí, které posléze vyžadoval v prvním námořním zákoně. Konkrétně se jednalo o 19 řadových lodí (z toho 2 lodí tvořily rezervu), 8 pobřežních pancéřových lodí, 12 velkých křižníků (z toho 3 tvořily materiální rezervu), 30 malých křižníků (z toho 3 tvořily materiální rezervu) a 12 divizí torpédových člunů. V tomto úvodním plánu uvedl, že by si přál docílit dostavby tohoto počtu lodí do konce roku 1905 a poté případně prosadit navýšení počtu plavidel.<sup>112</sup> Vyjádřil přání stavět kvalitnější lodě, než byly ty britské. Ve svém konečném důsledku Tirpitz podtrhl nutnost ochraňovat kvetoucí německý obchod a snahu vybudovat dostatečně silnou flotilu, aby Brity přešla chuť napadnout Německé císařství. Již zde tedy můžeme vidět prvky myšlenky *nepřiměřeného rizika* (Risikogedanke).<sup>113</sup> Tirpitz se tedy chtěl vyvarovat toho, na co upozornil již prince Jindřicha Pruského roku 1896: že by totiž Německé císařství mohlo být v budoucnu bez silné flotily odkázáno na dobrou vůli Velké Británie v případě, kdy by se chtělo podílet na světovém obchodu.<sup>114</sup> Krátce po sepsání tohoto spisu započal Tirpitz korespondenci s Miquelem. Jednal s ním o tom, kolik peněz je možné vydávat na flotilu, aniž by došlo k vypisování nových daní.<sup>115</sup>

Alfred Tirpitz po svém oficiálním jmenování na post šéfa říšského Námořního úřadu dne 18. června 1897 kolem sebe v Emžských lázních shromáždil ty spolupracovníky, které znal již z dřívějšíka a na které se mohl spolehnout. Jednalo se především o důstojníky námořnictva Hunolda Ahlefelda a Gustava Ingenohla, Karla Müllera a Pohla.<sup>116</sup>

---

<sup>111</sup> SCHACK, s. 85–87.

<sup>112</sup> *Allgemeine Gesichtspunkte bei der Feststellung unserer Flotte nach Schiffsklassen und Schiffstypen*, Juni 1897, N253/4, s. 21–22.

<sup>113</sup> HUBATSCH, s. 16. V českém prostředí se používá rovněž i překald „teorie rizika“. Viz HLAVAČKA – PEČENKA, s. 160. Vyskytuje se i označení „doktrína rizika“. Viz KŘIVSKÝ – SKŘIVAN, s. 317. Srov. HAKVOORT, s. 28.

<sup>114</sup> Albert Wilhelm Heinrich von Preußen (1862–1929) byl velkoadmirál císařského námořnictva a bratr císaře Viléma II. Do roku 1896 měl zpravidla za úkol velet větším bitevním lodím. Od roku 1897 velel většímu svazu bitevních křižníků umístěných ve východní Asii. Více o životě císařova bratra HERING, Rainer – SCHMIDT, Christina, *Prinz Heinrich von Preußen: Großadmiral, Kaiserbruder, Technikpionier*, Neumünster 2013. Viz rovněž SCHACK, s. 88–92. Srov. RÖHL, s. 1131.

<sup>115</sup> Viz *Brief über den Geldbedarf des Gesetzentwurfs*, 1. 7. 1897, N253/4.

<sup>116</sup> Hunold von Ahlefeld (1851–1919) byl viceadmirál německého císařského námořnictva, který se zasazoval o námořní zbrojení. Více o tomto člověku BRADLEY, Dermot – HILDEBRAND, Hans – HENRIOT, Ernest: *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 1, Osnabrück 1988, s. 10–11. Gustav Heinrich Ernst

Nejdůležitějším ze všech byl ale kapitán námořnictva Eduard von Capelle.<sup>117</sup> Hlavním úkolem této skupiny bylo sepsat předlohu zákona do takové podoby, aby šla co nejobtížněji napadnout.<sup>118</sup> Především se jednalo o problematiku peněžního ustanovení nákladů. Tirpitz ve svých vzpomínkách napsal: „*Na Capelleho radu jsem do prvního námořního zákona zařadil také cenovou hranici. Potřebné prostředky jsme již měli k dispozici a nemuseli jsme kvůli tomu navyšovat daně. Uvedení této cenové hranice způsobilo, že se říšský sněm nestavěl proti předloze zákona. Přesto posléze při administrativním zavádění zákona toto jednání zapříčinilo palčivé situace, protože cena peněz neustále klesala.*“<sup>119</sup> V Emžských lázních, a posléze v lázních St. Blasien, kam Tirpitz přesídlil, bylo každé slovo zákona dvanáctkrát přezkoušeno a prozkoumáno.<sup>120</sup> Hollmann Tirpitze přesvědčoval, že uspořádání námořnictva formou zákona říšský sněm nepřijme a stejného názoru byl i vůdce strany národních liberálů Bennigsen. Tirpitz ale na formě zákona trval.<sup>121</sup> Novým mottem Alfreda Tirpitze se stalo provolání „*Cíl rozpoznán – síly napnuty!*“.<sup>122</sup>

První návrh námořního zákona byl vyhotoven již 2. července 1897, během téhož měsíce jej ale Tirpitz s Capellem kompletně přepracovali.<sup>123</sup> Jeho jádrem byla potřeba vystavět 17 řadových lodí, 8 pobřežních pancéřových plavidel, 9 velkých a 26 malých křižníků. Materiální rezervu pak měly tvořit 2 řadové lodě, 3 velké a 4 malé křižníky pro případ, kdyby došlo k poškození dříve jmenovaných. Tento návrh zároveň již počítal s pevným stanovením náhrad za zastaralé lodě. Řadové lodě měly být nahrazovány po 25, velké křižníky po 20 a malé křižníky po 15 letech. Přitom mělo toto opatření trvat

---

Friedrich von Ingenohl (1857–1933) byl německý důstojník námořnictva, posléze admirál a velitel širokomořského loďstva. Pod Tirpitzem sloužil od roku 1892. V říšském Námořním úřadu se staral především o technické a konstrukční záležitosti. Více o životě tohoto člověka BRADLEY, Dermot – HILDEBRAND, Hans – HENRIOT, Ernest: *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 1, Osnabrück 1988, s. 160–162. Karl Friedrich Max von Müller (1873–1923) byl důstojník německého císařského námořnictva. Proslulým se stal roku 1914, kdy jako velící lodi *Emden* vedl přepadovou válku v Indickém oceánu.

<sup>117</sup> Eduard von Capelle (1855–1931) byl německý důstojník námořnictva, posléze admirál a v letech 1916–1918 státní sekretář říšského Námořního úřadu. Spolupracovník Alfreda Tirpitze.

<sup>118</sup> KAULISCH, s. 80.

<sup>119</sup> Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 100.

<sup>120</sup> O dolčení Tirpitze v lázních St. Blasien vice KAULISCH, s. 82. Srov. UHLE-WETTER, s. 118–119 a HAKVOORT, s. 28.

<sup>121</sup> Srov. BERGHAHN, Volker Rolf, *Zu den Zielen des deutschen Flottenbaues unter Wilhelm II.*, in: *Historische Zeitschrift*, Bd. 210, H. 1, 1970, s. 49; SCHACK, s. 103–105.

<sup>122</sup> Viz RÖDER, s. 26.

<sup>123</sup> Tento první návrh i prvotní poznámky pro jeho napsání z 19. června viz 19. Juni 1897, *Poznámky pro výstavbu flotily*, RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897–Mai 1898 a *Výhotovení z 2. Juli 1897*, RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897–Mai 1898.

neomezeně dlouhou dobu, jednalo se tedy o aeternat.<sup>124</sup> Konečného množství lodí pak nemělo být dosaženo 1. dubna 1910, s čímž počítal původní návrh spojených institucí, ale roku 1905. Lodě uvedené v zákoně měly být tedy postaveny v průběhu sedmi rozpočtových let (1898–1905), jednalo se tedy o tzv. septennat (sedmiletí).<sup>125</sup> Tirpitz a jeho spolupracovníci vytvářeli návrh zákona s plánem co možná nejméně zatížit říšskou kasu. Zákonem mělo být docíleno systematickosti a jistoty. Počítali s pěti paragrafy. Průměrně se mělo v průběhu následujících sedmi let na námořnictvo ročně vydávat 58,4 milionů marek, a to bylo o 10 milionů více, než kolik obsahoval rozpočet let 1897/1898.<sup>126</sup>

Alfred Tirpitz považoval námořní zákon za zkoušku, zda je říšský sněm schopný udělat „skok o poschodí výš“. <sup>127</sup> V červnu roku 1897 kontaktoval Otto von Bismarcka a ptal se ho na jeho názor ohledně prosazování zákona. Bývalý kancléř admirálovi doporučil vyškrtat z předlohy všechny poznámky týkající se Velké Británie a ty pasáže, které by mohly být chápány jako omezení práv říšského sněmu.<sup>128</sup> Tirpitz se zařídil přesně podle jeho rady. Přál si, aby říšský sněm přijal předlohu zákona a bral si k srdci rady zkušeného státníka. První námořní zákon neměl být naplněním Tirpitzova ideálu ohledně podoby německého námořnictva. Měl být pouze prvním krokem k jeho dosažení. Tirpitz si přál ještě větší flotilu, než s jakou počítal tento návrh zákona. Zároveň si však byl vědom faktu, že by říšský sněm neuvolnil prostředky na stavbu většího množství lodí. Na poslance a německou veřejnost působil postupně a svůj konečný cíl posléze definoval až druhým námořním zákonem z roku 1900. Tehdy vyžadoval postavení flotily dvakrát větší, než s jakou počítal ve svém návrhu z roku 1897.<sup>129</sup> První návrh, který se již svým textem velice blížil konečné podobě, o kterém začali poslanci jednat na začátku prosince, byl dokončen 7. srpna 1897.<sup>130</sup>

V průběhu práce na podobě prvního námořního zákona se samozřejmě Alfred Tirpitz setkával s námitkami vysokých představitelů Německého císařství. O předloze mluvil například s admirálem Felixem Bendemannem.<sup>131</sup> Ten jej v jeho počínání podpořil

---

<sup>124</sup> SCHEIBE, s. 28.

<sup>125</sup> HASSELL, s. 157.

<sup>126</sup> Kompletně a přehledně jsou tyto informace obsaženy v dokumentu *Vergleich zwischen der zuerst und jetzt in Aussicht genommenen Flotte*, 7. 1897, N 253/4. Srov. rovněž BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 129. Srov. SCHACK, s. 106–107.

<sup>127</sup> V originále Sprung über den Stock. Srov. KAULISCH, s. 79 – SCHEIBE, s. 28.

<sup>128</sup> Srov. UHLE-WETTER, s. 126 – RÖDER, s. 39.

<sup>129</sup> SCHACK, s. 108–109.

<sup>130</sup> Tento návrh zákona viz *Erster Entwurf zum Gesetz*, 7. August 1897, N253/3.

<sup>131</sup> Felix Eduard Robert Emil von Bendemann (1848–1915) byl důstojník posléze admirál císařského námořnictva. Více o životě tohoto člověka BRADLEY, Dermot – HILDEBRAND, Hans – HENRIOT,



a jeho dodatky byly spíše maličkostmi.<sup>132</sup> Ani výtky státního sekretáře říšských financí Thielmanna nepředstavovaly nic vážného, ale kritika pruského ministra financí Miquela již byla horší.<sup>133</sup> V jednom z článků v *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* ze začátku srpna 1897 napsal, že je nesmysl, aby se německá flotila stavěla na základě septennatu a že je toto tempo příliš rychlé.<sup>134</sup> Zdůraznil, že dosud všechny plány na výstavbu flotily měly zpoždění. Zároveň podotkl, že kdyby odpadlo každoroční jednání v říšském sněmu ohledně množství povolitelných peněz na námořnictvo, došlo by tak k omezení parlamentních práv říšského sněmu.<sup>135</sup> Miquel však musel ustoupit, protože se pro předlohu vyslovili císař i kancléř Hohenlohe. Naopak Otto von Bismarck se nepodařilo přesvědčit, aby se za svou osobu aktivně zasazoval ve věci propagace prvního námořního zákona a pro flotilu celkově. Jeho podpora se omezila na výše uvedenou radu Alfredu Tirpitzovi, jakým způsobem by měl sepsat návrh zákona, aby v říšském sněmu narazil na co nejmenší odpor.<sup>136</sup>

Alfred Tirpitz ve svých vzpomínkách napsal: „Dne 15. září 1897 jsem poprvé informoval říšského kancléře knížete Hohenloheho o předpokládaném znění zákona.

---

Ernest: *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 1, Osnabrück 1988, s. 91–92.

<sup>132</sup> Více o názorech tohoto admirála na předlohu Tirpitzova zákona: *Admiral Bendemann: „Bemerkungen zum Flottengesetz“*, 13. 8. 1897, N253/4. K jeho stanovisku ke konečné předloze viz jeho dopis Tirpitzovi ze 13. října 1897: *Brief des Admirals Bendemann zum Gesetzentwurf*, 13. 10. 1897, N253/3.

<sup>133</sup> Thielmann Tirpitzovi posléze podporoval, jak ostatně dokazuje i jeho dopis ze 4. srpna 1897. Více *Brief des Reichsschatzsekretärs Thielmann*, 4. 8. 1897, N253/4. Panovaly mezi nimi přátelské vztahy, jak ostatně dokazuje i Tirpitzova odpověď ze Saint Blasien z 8. srpna. Viz *Antwort auf vorstehenden Brief*, 8. 8. 1897, N253/4. Srov. UHLE-WETTER, s. 123.

<sup>134</sup> Ohledně tohoto článku, a jaké emoce rozvířil na politické scéně Německého císařství viz *Brief des Kapitän von Heeringen über: Einen Artikel in der Norddeutschen, Stellung des Finanzministers Miquel zur Marinevorlage, Verhältnis des Fürsten Bismarck zum Kaiser, Flottenvereinsfrage*, 5./6. 8. 1897, N253/4. Souvisí s tím i Tirpitzova rychlá telegrafická odpověď. Viz *Telegramm infolge des vorstehenden Briefes*, 10. 8. 1897, N253/4. Srov. *Brief und Telegramm des Kapitän von Heeringen über Ursprung eines Artikels in der Nordd. Allg. Ztg.*, N253/4; *Brief an Miquel u. a. über den betr. Artikel in der Nordd. Allg. Ztg.*, 10. 8. 1897, N253/4; *Brief Miquels über den Ursprung des Artikels in der Nordd. Allg. Ztg.*, 16. 8. 1897, N253/4 a *Brief an Miquel. Verhinderung weiterer Zeitungsartikel wie oben, Stellung S. M. dazu, Vortrag S. M. in Cassel*, 20. 8. 1897, N 253/4.

<sup>135</sup> Ohledně Tirpitzovy a hlavně Capelleho korepondence s Miquelem viz *Telegramm: Rücksprache mit Finanzminister an Wiesbaden empfehlen*, 4. 8. 1897, N253/4; *Brief an den Finanzminister: Einführung des Kapitän Capelle und Ausführungen über den Umfang des Flottengesetzes zur Einleitung mündlicher Verhandlungen in Wiesbaden*, 5. 8. 1897, N253/4; *Telegramm: Staatssekretär braucht nicht nach Wiesbaden zu kommen*, 6. 8. 1897, N253/4; *Briefe des Kapitän Capelle über seine Verhandlungen mit Miquel*, 6./7. 8. 1897, N253/4; *Depesche des Kapitän Capelle über weitere Verhandlungen*, 8. 8. 1897, N253/4; *Notizen über die Verhandlungen und Telegrammverkehr mit Miquel*, 4./8. 8. 1897 a *Schreiben Miquels über Aussichten für ein Gesetz*, 11. 8. 1897, N253/4.

<sup>136</sup> Viz *Verschiedene Schreiben des Kabinettschefs über das Anerbieten S.M. an Fürst Bismarck den Grossen Kreuzer Ersatz Leipzig zu taufen und über die Ablehnung des Fürsten, sowie den Auftrag für den Staatssekretär den Fürsten aufzusuchen*, 19. 7. – 4. 8. 1897, N 253/4; *Anmeldung beim Fürsten Bismarck*, 10. 8. 1897, N253/4; *Brief an den Kabinettschef über Anmeldung beim Fürsten Bismarck, Übersendung des Gesetzentwurfs, Urlaubswünsche*, 11. 8. 1897, N253/4; *Telegramm über Rücksprache mit von Bülow*, 5. 8. 1897, N253/4. Srov. SCHEIBE, s. 25.

*Především jsem mu vysvětloval, že odkládání projednávání tohoto zákona není na místě. V následujícím roce se totiž měly konat volby do říšského sněmu, a kdyby nyní sněm zákon odmítl, neznamenaloby to jeho rozpuštění. Zároveň by se námořní otázka mohla použít jakožto volební tahák pro voliče. Následující říšský sněm by se pak kvůli prázdnotě stranických kont nechtěl nechat rozpustit. Dne 6. října státní ministerstvo souhlasilo.*<sup>137</sup> Kancléř se pro předlohu zákona nadchl. Svému důvěrnému příteli baronu Otto Völderndorffovi napsal: „*Vyslovuji se pro předlohu zákona. Učiním tak opatrně, ale jsem pro bitevní flotilu. Bez ní to opravdu nejde.*“<sup>138</sup> Dne 8. října 1897 tedy Miquel a Posadowski svolili, aby uspořádání námořnictva německé flotily mělo podobu zákona.<sup>139</sup> Tirpitz tedy mohl napsat Bülowovi, že překonal první problémy na své cestě k námořnímu zákonu.<sup>140</sup> Ani *Spolkový sněm* (Bundesrath) nechtěl na podobě zákona nic měnit a ten se tedy dostal k jednání do říšského sněmu.<sup>141</sup>

Alfred Tirpitz se ve dnech 19. a 21. srpna 1897 setkal s Bernhardem von Bülowem, který byl 26. června 1897 císařem jmenován státním sekretářem Zahraničního úřadu. Tehdy v souvislosti s výstavbou flotily pravděpodobně ještě vůbec nic nenamítal, naopak Tirpitzovi vyjádřil svou podporu.<sup>142</sup> Až roku 1908 v průběhu marocké krize upozorňoval na fakt, že německá flotila zásadně narušuje britsko-německé vztahy. Tirpitz se koncem

---

<sup>137</sup> Viz TIPRITZ, *Erinnerungen*, s. 98. Zápis o celém jednání v pruském státním ministeriu viz *Protokoll über die Sitzung des Preussischen Staatsministeriums über das Flottengesetz*, 6. 10. 1897, N253/4. Množností rozpuštění říšského sněmu v případě neúspěšného jednání o předloze zákona se zabýval i Volker Rolf Berghahn viz BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 117.

<sup>138</sup> Viz dopis kancléře Chlodwiga zu Hohenlohe-Schillingfürsta baronu Völdendorffovi, Berlín 31. října 1897, in: HOHENLOHE-SCHILLINGFÜRST, Chlodwig zu, *Merkwürdigkeiten des Fürsten Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingfürst: Im Auftrage des Prinzen Alexander zu Hohenlohe-Schillingfürst herausgegeben von Friedrich Curtius, Zweiter Band*, Stuttgart 1907, s. 531. Ve dvou svazcích tohoto díla je zaznamenána korespondence, kterou vedl Hohenlohe-Schillingfürst v průběhu svého života. Je opravdu zajímavé, že se kancléř (narozen roku 1819) tak intenzivně zasazoval o vybudování silné flotily. Pocházel z jihozápadní katolické, v zásadě ale evropské rodiny: Jeho bratr byl kardinál v papežské kurii, jeho druhý bratr působil na vídeňském dvoře a jeho manželka byla ruská princezna. Díky ní byl ostatně finančně nezávislý. Přesto se zasazoval o přijetí prvního i druhého námořního zákona, tedy pro záležitost, která hrozila rozčelit evropské mezinárodní vztahy. Více o tomto kanceléři a jeho vztahu k přijetí námořních zákonů UHLE-WETTER, s. 117–118.

<sup>139</sup> BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 111.

<sup>140</sup> SCHACK, s. 110–113.

<sup>141</sup> Ohledně možnosti pozměnit návrh zákona si spolu dopisovali Heinrich von Preußen a Alfred Tirpitz. Viz *Brief des Prinzen Heinrich über das Flottengesetz und die geplante Reise an die Fürstenhöfe*, 17. 10. 1897, N253/4 a *Antwort an Prinz Heinrich*, 29. 10. 1897, N253/4. Srov. Tirpitzovy poznámky k eventuálnímu pozměnění znění předlohy: *Notizen über ev. Aenderung des Flottengesetzes*, 24. 11. 1897, N253/4. Srov. UHLE-WETTER, s. 125.

<sup>142</sup> Tirpitz Bülowa posléze informoval ohledně otázkách námořního zákona písemně. Viz *Bericht an Staatssekretär von Bülow über den Besuch in Friedrichsruh und Fragen des Flottengesetzes*, 26. 8. 1897, N253/4. Srov. KAULISCH, s. 87.

srpna 1897 setkal s Otto von Bismarckem, poté se vydal na cestu Německým císařstvím.<sup>143</sup> Setkával se s knížaty, zapůsobil zejména na Friedricha Bádenského, nebo s ministerskými předsedy.<sup>144</sup> Snažil se získat přední představitele Německého císařství pro myšlenku vybudovat flotilu. Tirpitz mluvil osobně s králi Bavorska, Saska a Württemberska. Zdůrazňoval své setkání s Bismarckem a hovořil se všemi vévody a starosty tří hanzovních měst.<sup>145</sup> Deklaroval, že je třeba podporovat Hamburk, Brémy a Lübeck. Vždy musel rozptýlit především ty obavy, že prosazení námořního zákona nepovede ke značnému finančnímu zatížení císařství.<sup>146</sup> K tomuto účelu sloužil i Tirpitzův spis, v němž srovnával výdaje Německého císařství na polní armádu a námořnictvo a v němž argumentoval, že se na námořnictvo vydává příliš málo peněžních prostředků.<sup>147</sup>

V německém prostředí se také objevoval názor, že císař Vilém II. chce stavět flotilu ke svému potěšení. Na tuto myšlenku reagoval kancléř Hohenlohe-Schillingfürst, jeden ze zastánců výstavby německé flotily, následovně: *„Říká se, že flotila je císařův vrtoch, ale to vůbec není pravda. Po roce 1871 u nás došlo ke kolosálnímu rozmachu průmyslu. Již nejsme agrární, ale průmyslový stát! Museli jsme změnit směřování naší politiky a zajistit, abychom mohli stále vyvážet své zboží. Obchod se natolik vyvinul, že se od vlády očekává, že jej bude chránit. Toho můžeme dosáhnout pouze pomocí flotily, ne malé pobřežní, ale velké, která bude schopna udržovat průjezdné zásobovací trasy. Nechceme se stát rivaly Velké Británie, chceme pouze odrazit jakoukoli flotilu, která by byla schopna blokovat německé přístavy. Jestliže nebudeme schopni odrazit nepřátelskou flotilu, budou náš*

<sup>143</sup> O plánování setkání Tirpitze s Otto von Bismarckem viz *Schreiben an den Reichskanzler Briefe des K: Fahrt nach Friedrichsruh, Vortrag bei S. M. über Flottengesetz: verlängerter Urlaub*, 20. 8. 1897, N253/4; *Befehl zum Vortrag in Cassel am 19., 18. 8. 1897*, N253/4; *Telegramm an Fürst Bismarck wann Empfang genehm.* 20. 8. 1897, N253/4; *Schreiben an Reichskanzler über den Besuch in Friedrichsruh*, 8. 1897, N253/4; *Briefe des Kapitän von Heeringen*, 13./16. 8. 1897, N253/4; *Immediatvortrag bei S. M. in Cassel*, 19. 8. 1897, N253/4; *Telegramm des Fürsten Bismarck über Besuch in Friedrichsruh*, 20. 8. 1897, N253/4; *Telegramm von Exzellenz von Lucanus*, 21. 8. 1897, N253/4; *Telegramm aus St. Blasien*, ?, N253/4; *Brief des Kapitäns v. Heeringen über Nordd. Allg. Ztg.*, 25. 8. 1897, N253/4; *Auszug aus einem Briefe des Dr. Reismann über Umfang der Flottenforderung*, ?, N253/4; *Auszug aus der Nordd. Allg. Ztg.*, 21. 8. 1897, N253/4.

<sup>144</sup> Friedrich Wilhelm Ludwig von Baden nebo též Friedrich I. Bádenský (1826–1907) byl v letech 1856–1907 velkovévodou bádenským. O setkání Alfreda Tirpitze s Friedrichem Bádenským více KAULISCH, s. 82. Tento velkovévoda navíc doporučil Tirpitze k přijetí ostatním německým šlechtickým rodům. Sám Alfred Tirpitz se ve svých vzpomínkách vyjádřil o Friedrichu Bádenském jako o muži s vynikajícími charakterovými vlastnostmi: „V této souvislosti musím podotknout, že se u mladší generace přináležející k šlechtickému stavu nebo elitě určitých druhů povolání s tak kvalitními charakterovými vlastnostmi setkáme již jen zřídka.“ Kladně se také vyjádřil o králi Albertovi von Sachsen a velkovévodovi Oldenburgovi. Viz TIRPITZ, *Erinnerungen...*, s. 95. Dne 12. prosince 1897, tedy po skončení prvního čtení návrhu zákona v říšském sněmu, odeslal Tirpitz velkovévodovi Bádenskému dopis, v němž poděkoval za dosavadní podporu. Viz *Berlin, den 12. Dezember 1897 – Tirpitz an Großherzog von Baden*, N253/398.

<sup>145</sup> UHLE-WETTER, s. 122. Srov. HAKVOORT, s. 29.

<sup>146</sup> SCHACK, s. 114–121.

<sup>147</sup> Viz *Stellungnahme zu einer Denkschrift über Ausgaben für Flotte und Heer*, um 1898, N253/19.

*obchod a naše rejdařství zničeny. To by znamenalo ztrátu miliard, zatímco výstavba flotily by měla stát pouze několik set milionů [marek – pozn. J. S.]. Bylo by nesprávné tvrdit, že císař chce budovat flotilu ke svému potěšení. Nedělá nic jiného, než že uskutečňuje to, po čem německý národ touží již 150 let.“<sup>148</sup> Alfred Tirpitz by s tímto prohlášením určitě souhlasil.<sup>149</sup>*

---

<sup>148</sup> Viz dopis kancléře Chlodwiga zu Hohenlohe-Schillingfürsta baronu Völdendorffovi, Berlín 7. listopadu 1897, in: HOHENLOHE-SCHILLINGFÜRST, Chlodwig zu, *Merkwürdigkeiten des Fürsten Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingfürst: Im Auftrage des Prinzen Alexander zu Hohenlohe-Schillingfürst herausgegeben von Friedrich Curtius, Zweiter Band*, Stuttgart 1907, s. 532.

<sup>149</sup> Více o této problematice RÖHL, s. 1109.

#### 4. Tirpitzova propaganda

„Posléze jsem cítil jako svou povinnost,  
vysvětlit obšírně širším vrstvám obyvatel Německého císařství,  
jaké zájmy nás poutají k mořskému prostoru...“<sup>150</sup>

Alfred Tirpitz

Námořní propaganda Alfreda Tirpitze plnila dvojí účel. Zaprvé sloužila k propagaci potřeb bitevní flotily a celkových námořních zájmů Německého císařství. Zadruhé sloužila nátlaku na říšský sněm.<sup>151</sup> Když byla pro věc námořnictva získána hanzovní města, získala propaganda pevný plán.<sup>152</sup> Historik J. Meyer označuje Tirpitze za „prvního ministra propagandy moderního pojetí“.<sup>153</sup> Předtím, než započalo první čtení předlohy námořního zákona v říšském sněmu dne 6. prosince 1897, poslal Alfred Tirpitz všem poslancům k prostudování spis *Die Seeinteressen des Deutschen Reiches*.<sup>154</sup> V závěru tohoto spisu Tirpitz proklamoval, že se za dobu 26 let existence Německého císařství zvýšil zámořský obchod o 60%, a že došlo k rozmachu hospodářství a k růstu populace. Zároveň zdůraznil, že Německé císařství potřebuje flotilu kvůli posílení německého hospodářství, zaručení stability vnitropolitické situace a kvůli tomu, že výrazně zaostává za ostatními státy.<sup>155</sup> Obecně se Alfred Tirpitz snažil o obrácení zájmu Němců k námořním záležitostem.<sup>156</sup>

Bezprostředně po svém nástupu do úřadu zřídil Alfred Tirpitz oddělení, které se oficiálně jmenovalo *Oddělení pro zpravodajství a obecné parlamentní záležitosti* (Abteilung für Nachrichtenwesen und allgemeine Parlamentsangelegenheiten) zkráceně

<sup>150</sup> Věta dále pokračuje: „Konkrétně se jednalo o potřebu rozšířit obzory německému národu, znovu v lidech probudit smysl pro kulturní hodnoty, které nás spojovaly s mořským prostorem a v důsledku historického vývoje se buď vytrácely, nebo zcela vymizely, a především prohloubit v lidech přesvědčení, že jsme v důsledku stěsnaného německví v císařství přinuceni zajímat se o mořský prostor, protože musíme zachovat kvetoucí Německo, kterému dal základ již Otto von Bismarck, když prosazoval ochranné celní zákonodárství.“ Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 95.

<sup>151</sup> Podle Kaulische se Tirpitz v průběhu vyjednávání s poslanci uchýloval i k hrozbám. Více KAULISCH, s. 87.

<sup>152</sup> Dochovaly se Tirpitzovy poznámky pro jeho projev v Hamburku ze dne 5. září 1897. Viz *Notizen zum Immediatvortrag in Hamburg*, 5. 9. 1897, N253/4. Srov. SCHACK, s. 121.

<sup>153</sup> V originále „erster Propagandaminister moderner Prägung“ UHLE-WETTER, s. 120. Srov. FISCHER, Fritz, *Weltpolitik, Weltmachtstreben und deutsche Kriegsziele*, in: *Historische Zeitschrift*, Bd. 199, H. 2, 1964, s. 283.

<sup>154</sup> UHLE-WETTER, s. 125. Srov. BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 121.

<sup>155</sup> Celý spis je rozčleněn do devíti kapitol: 1. Obyvatelstvo: přistěhovalectví a vystěhovalectví; 2. Zahraniční obchod, obzvláště námořní obchod; 3. Námořní doprava; 4. Rejdařství, stavba lodí, přístavní zařízení; 5. Vývoj německého rybářství na širém moři; 6. Německé kolonie; 7. Německé námořní zájmy; 8. Zastupování německých obchodních zájmů v zahraničí; 9. Srovnání válečných flotil Velké Británie, Francie, Ruska, Itálie, Spojených států amerických, Japonska a Německa mezi lety 1883–1897. Všechny ideje, které se objevují v tomto spisu, použil posléze Tirpitz ve své propagandě. Viz *Die Seeinteressen des Deutschen Reiches: Zusammenge stellt auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amtes*, Berlin 1898.

<sup>156</sup> SCHEIBE, s. 26.

„Nachrichtenbüro“ nebo jen „N“. <sup>157</sup> Vedením tohoto oddělení byl pověřen korvetní kapitán August von Heeringen. <sup>158</sup> Ten vedl i organizaci přednášek na univerzitách. <sup>159</sup> Hlavním úkolem bylo rozpracovat zákon uvnitř tohoto oddělení, a posléze pro něj získat veřejnost a říšský sněm. <sup>160</sup> Heeringen se k propagaci věci námořního zákona spojil s Všeněmeckým svazem (Der Alldeutsche Verband) a Německou koloniální společností (Die Deutsche Kolonialgesellschaft). <sup>161</sup> Roku 1897 a v následujících letech se Alfred Tirpitz nesetkal s vážnější kritikou ze strany vzdělanějších členů císařského námořnictva. Výše postavení příslušníci německého námořnictva se proti výstavbě flotily ve smyslu prvního námořního zákona nijak nestavěli. Ani pozdější neaktivnější odpůrce zbrojení tohoto typu Karl Galster se roku 1898 nijak neprojevoval. <sup>162</sup>

Propaganda získala na svou stranu především profesory. Spolu s důstojníky představovala tato skupina nejprestižnější společenskou skupinu ve vilémovském Německu. Heeringen osobně navštěvoval vzdělance a díky jejich podpoře se výstavba flotily stala také akademickým tématem. Velice propagovaný byl například výzkum mořského pobřeží a dna. <sup>163</sup> Mimo jiné se o flotile kladně vyjadřovali především berlínský docent státních věd Ernst von Halle, dále vedoucí vědeckého oddělení zpravodajské

---

<sup>157</sup> Historik Uhle-Wetter si všímá rychlosti, s jakou započal Tirpitz své působení v námořním úřadu. Dne 15. června 1897 přesvědčil císaře o svých plánech, dne 16. června promluvil s kancléřem a dne 17. června zřídil výše zmíněné oddělení. Více o způsobu vytvoření aparátu propagandy UHLE-WETTER, s. 121. O zpravodajské kanceláři rovněž HAKVOORT, s. 29. Srov. rovněž BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 119.

<sup>158</sup> August von Heeringen (1855–1927) byl německý námořní důstojník, posléze admirál a šéf admirálního štábu. V letech 1894–1896 rozpracoval s Alfredem Tirpitzem způsoby, jak vést účinnou propagandu a nadále zůstal Tirpitzovou pravou rukou. Více o tomto člověku BRADLEY, Dermot – HILDEBRAND, Hans – HENRIOT, Ernest: *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 1, Osnabrück 1988, s. 33–34. Srov. UHLE-WETTER, s. 117 – KAULISCH, s. 80, 83.

<sup>159</sup> UHLE-WETTER, s. 122. Ve svých vzpomínkách Tirpitz o Heeringenu uvedl: „Cestoval po německých univerzitách, kde posléze všichni národní ekonomové včetně Brentana otevřeně podporovali myšlenku zajímat se o moře.“ TIRPITZ, *Erinnerungen...*, s. 95.

<sup>160</sup> O své propagandistické činnosti se Heeringen obšírně rozepsal v dopise Tirpitzovi 1. září 1897: *Brief des Kpt. v. Heeringen: Vortrag beim Reichskanzler in Baden-Baden, Flottenartikel, Anknüpfung allerhand Beziehungen in der Flottenvorlage*, 1. 9. 1897, N253/4.

<sup>161</sup> Srov. SCHACK, s. 122–123 – KAULISCH, s. 83.

<sup>162</sup> Karl Galster (1851–1931) byl vlivný kapitán a posléze viceadmirál císařského námořnictva. Od roku 1906 kritizoval výstavbu flotily tím způsobem, jaký vedl Tirpitz. Propagoval stavbu ne velkých lodí, ale spíše menších, specializovaných na drobnější válku. Zasazoval se především o budování ponorek. Za své názory se často dočkal kritiky a mnohdy dostal zákaz publikační činnosti. Roku 1916 odstoupil z aktivní služby v císařském námořnictvu. I po skončení první světové války udržoval kontakty s poslanci v říšském sněmu, především s levými liberály. Udržoval i kontakty s některými politickými novináři a členy pacifistických kruhů. Historik námořnictva Hans Delbrück jej posléze označil za jednoho z těch, kdo rozuměli problémům císařského námořnictva. Více o životě, působení a idejích tohoto člověka FRANZEN, Klaus, *Vizeadmiral Karl Galster: Ein Kritiker des Schlachtflottenbaus der Kaiserlichen Marine*, Bochum 2011.

<sup>163</sup> O procesu vyzvedávání lodí ze dna oceánu a o vynálezu, který měl ulehčit zkoumání mořského dna Viz Příloha č. 4 a Příloha č. 5.

kanceláře Gustav Schmoller a historik Dietrich Schäfer.<sup>164</sup> Slovy Alfreda Tirpitz tak, jak nastalou situaci popsal ve svých vzpomínkách: „*Schmoller, Wagner, Gering, Schumacher a mnozí další dokazovali, že náklady vynaložené na výstavbu flotily jsou potřebné.*<sup>165</sup> Zároveň zobrazovali pozici Německa tak, že jeho hospodářsko-politický základ kultury a moci není pevně zajištěn, takže hrozí nebezpečí, že v případě příbytku obyvatelstva může dojít namísto nastolení většího bohatství k zátěži vlastní státní ekonomiky. Ekonomové dále dokazovali, že celé bohatství Německa je vlastně postavené na písku. Například Chamberlainovy celní plány by podle jejich výkladu mohly odsoudit Němce do role chudého malého národa, pokud bychom ovšem nedisponovali dostatečnou mocí, která by v případě prosazování našich vlastních zájmů vůči ostatním zámořským mocnostem mohla hrát rozhodující úlohu na oněch pověstných miskách vah. Tímto způsobem vznikl nový podnět [oním podnětem minil Alfred Tirpitz výstavbu silné flotily – pozn. J. S.] k diskuzi ohledně národně-politických otázek. Ten nyní představoval rozumný protiklad vůči neplodným sociálně politickým utopiím.“<sup>166</sup>

Dne 14. ledna 1898 došlo ke kulminaci působení námořní propagandy před hlasováním o prvním námořním zákoně. Právě tehdy nastalo shromáždění císařského dvora, kde se sešlo přibližně tisíc zástupců obchodu a průmyslu. Mezi nejvýznamnější počiny tohoto shromáždění patřily řeč habsburského rejdaře Adolfa Woermanna a vydání závěrečné rezoluce.<sup>167</sup> Těmito a jinými počiny propaganda docílila toho, že se na její

---

<sup>164</sup> Ernst Levy von Halle (1869–1909) byl národní ekonom a spolupracovník Alfreda Tirpitz. Od roku 1897 pracoval v říšském námořním úřadu jako tiskový mluvčí. Tirpitz jej označil za krále flotile nakloněných židů. Viz MOSSE, Werner – PAUCKER, Arnold, *Juden im Wilhelminischen Deutschland 1890-1914*, Tübingen 1998, s. 120–132. Gustav Friedrich Schmoller (1838–1917) byl německý ekonom a sociolog. Dietrich Schäfer (1845–1929) byl německý historik, žák Heinricha von Treitschkeho. Pro svou publicistickou činnost k propagaci flotily se mu dostalo přezdívky *Ovčák flotily* (Flottenschäfer). Tirpitz ve svých vzpomínkách vyzdvihl úlohu tohoto historika, když napsal: “Z historiků mě tehdy [v letech 1897–1898 - pozn. J. S.] podpořil především Dietrich Schäfer.” Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 96. Srov. SCHACK, s. 125–127.

<sup>165</sup> Albrecht Wagner (1850–1909) byl vysokoškolský profesor, který byl činný především v oborech anglistika a germanistika. V mládí sloužil u námořnictva, kvůli zranění kolene musel tuto činnost opustit. Tirpitz měl v průběhu psaní svých vzpomínek na mysli možná i Ernsta Wilhelma Wagnera (1857–1927), pruského filologa a učitele. Hugo Gering (1847–1925) byl německý profesor, který se zabýval především starou germánskou literaturou severoněmeckého prostoru.

<sup>166</sup> Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 96. Joseph Chamberlain (1836–1914) byl jedním z nejuznávanějších britských státníků 19. století. Působil v liberální straně a v letech 1880–1885 zastával post ministra obchodu. Zasadil se o imperiální politiku Velké Británie a propagoval teorii o nadřazenosti bílé, popřípadě anglosaské rasy.

<sup>167</sup> Adolph Woermann (1847–1911) byl hamburský obchodník se zámořím, rejdař a politik. Výrazným způsobem se zasadil o zřízení německých kolonií v Africe. Specializoval se na obchod s Nigérií, Kamerunem a Německou jihozápadní Afrikou. V tomto ohledu neměl v 80. a 90. letech 19. století v Německém císařství konkurenci. Více o tomto muži MOLTSMANN, Hans, *Geschichte der deutschen Handelsschiffahrt*, Hamburg 1981, s. 80–98.

stranu, tzn. na stranu podporující výstavbu velké flotily, přiklonilo vzdělané měšťanstvo.<sup>168</sup> Pro novináře zároveň Tirpitz zřídil zpravodajskou službu, která jim byla každodenně k dispozici – zde mohli získat všechny potřebné informace. Ve svých vzpomínkách k tomuto podotkl: „...Organizovali jsme shromáždění a přednášky, především jsme se ale snažili získat kontakt ve větším měřítku s tiskem. Přijímali jsme všechny novináře bez rozdílu, předávali jsme jim bez zbytečných polemik věcné informace. S nimi si mohli novináři dělat, co chtěli. V důsledku publikovaných článků jsme postupně se svou věcí pokračovali kupředu.“<sup>169</sup> Tímto způsobem tedy Tirpitz ovlivňoval, co se objevilo v tisku. Krátce před a po schválení zákona podporoval velké náklady při vydávání brožur, jako byly *Ausgaben für Flotte und Landheer, ihre Stellung im Haushalt der wichtigen Staaten* (1898), *Vergleich der Ausgaben für Flotte und Landheer mit den Ausgaben für kulturelle Zwecke in den verschiedenen Staaten* (1898), *Die deutschen Kapitalanlagen in den überseeischen Ländern* (1899), *Die Steigerung der deutschen Seeinteressen* (1899).<sup>170</sup>

Centrálním orgánem pro propagaci námořních zájmů Německého císařství bylo periodikum *Nauticus: Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*.<sup>171</sup> Zde vydávali jeho přispěvatelé zprávy neúředního charakteru, určené především pro redakce novin, parlamentáře a politiky.<sup>172</sup> O *Nauticu* se Alfred Tirpitz vyjádřil následovně: „...v brožůře „*Nauticus*“, kterou jsme vydávali soukromě každoročně jako příručku privátního charakteru, abychom se tak vyhnuli poloúředním komplikacím a mohli se zaměřit na to důležité, jsme informovali i o soudobém stavu zahraničních flotil. Náklad brožury „*Nauticus*“ se rok od roku navyšoval. Již od samého začátku představovala dobrého pomocníka v boji proti ostatním periodikům, které vydávali flotile nepříznivě naklonění autoři, jakým byl například Eugene Richter a jiní.“<sup>173</sup> A když jsme v mém domě slavili schválení prvního námořního zákona říšským sněmem, připili jsme také na velkého literárního anonyma „pana Nautica“.“<sup>174</sup>

---

<sup>168</sup> SCHACK, s. 127–128.

<sup>169</sup> Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 97.

<sup>170</sup> Mimo tiskové, se zanedlouho přidala i propaganda filmová. Již roku 1899. Stojí za zmínku, že jedním z prvních filmů natočených vůbec, je otevření kanálu císaře Viléma roku 1895. UHLE-WETTER, s. 122.

<sup>171</sup> Tamtéž, s. 122.

<sup>172</sup> HASSELL, s. 157.

<sup>173</sup> Eugen Richter (1838–1906) byl německý politik a publicista. Působil v *Německé straně pokrokové* (Deutsche Fortschrittspartei), *Německé straně svobodomyšlné* (Deutsche Freisinnige Partei) a *Svobodomyšlné straně národní* (Freisinnige Volkspartei). Jedním z jeho hlavních počínů bylo založení novin *Freisinnige Zeitung* roku 1885. V průběhu vyjednávání o předloze prvního námořního zákona představoval jejího hlavního odpůrce.

<sup>174</sup> Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 98.



Další důležitou tiskovinou byla i *Marine-Rundschau*. Ta původně sloužila k vzdělávání námořníků, posléze se v ní vyskytovaly i zprávy neoficiálního charakteru.<sup>175</sup> Jako jeden z prvních přikládal Alfred Tirpitz tisku klíčovou úlohu.<sup>176</sup> Ve své propagandě používal Alfred Tirpitz spisy amerického admirála Alfreda Thayera Mahana.<sup>177</sup> Ve svých vzpomínkách napsal: „...a rovněž jsem nechal přeložit dílo admirála Mahana. Doufal jsem, nikoliv bez důvodu, že tím podpořím vzdělání následující generace důstojníků námořnictva a přispěji tak k rozšíření politicko-dějinného rozhledu národa.“<sup>178</sup> Při propagaci myšlenek tohoto Američana kladl Tirpitz největší důraz na ideu, že pouze silná flotila, použitelná v rozhodující bitvě na širém moři, dávala svému vlastníkovu statut velmocenského postavení.<sup>179</sup> Pro Mahanovy myšlenky se v německém prostředí nadchl především císař Vilém II.<sup>180</sup>

Alfred Mahan sepsal své ideje v díle *The Influence of Sea Power upon History*, které rozčlenil do dvou částí. První část dopsal roku 1889 (vydáno roku 1890), druhou část dopsal roku 1892 (vydáno téhož roku). Mahanovy myšlenky se dočkaly velkého ohlasu

<sup>175</sup> Časopis *Marine-Rundschau* informoval o nejružnějších oborech z oblasti námořnictva. Začal vycházet již roku 1890 a jeho autoři se v hlavních článcích časopisu zabírali především technickou stránkou flotily. Důležitou součástí tvořila rovněž pojednání o námořních bitvách, jednotlivých lodích, významných osobnostech a historických událostech. (K historii německého námořnictva viz Příloha č. 6). Částečně zde odborníci informovali také o obchodním loďstvu. Pravidelnou součástí časopisu tvořily zápisky z cest velitelů lodí, kteří se zúčastnili nějaké významné zahraniční cesty. V těchto svých statích vždy velitelé lodí popisovali průběh cesty, navštívená místa, klimatické podmínky, popřípadě politickou situaci na zkoumaném území. (Viz Příloha č. 7 a Příloha č. 8.) Důležitou součástí periodika tvořily také zprávy o námořním dění u ostatních států, které se angažovaly na moři. Nejčastěji se čtenáři mohli samozřejmě dočíst o pokroku, jakého dosáhly Velká Británie, Francie, Spojené státy americké a Rusko. Nechyběly ale ani zprávy o námořním dění v Itálii, Španělsku, Švédsku a mimoevropských státech, jako byly Japonsko, Brazílie, Chile a Argentina. Některé články byly spíše obecnějšího rázu a mohli je číst i čtenáři z řad neodborné veřejnosti. Nicméně musím konstatovat, že většinu statí tvořila odborná pojednání, která měla především za účel prohloubit informovanost vzdělanějších členů a důstojníků německého námořnictva. Zároveň lze učinit závěr, že se články obsažené v časopisu zabíraly především děním a událostmi u ostatních zámořských mocností. Význam tohoto tisku vyzdvihl ve svých vzpomínkách i Alfred Tirpitz. Více TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 98.

<sup>176</sup> SCHACK, s. 129–131.

<sup>177</sup> Alfred Thayer Mahan (1840–1914) byl kontraadmirál námořnictva Spojených států amerických, námořní dopisovatel a stratég. Jeho nejdůležitější prací je bezesporu *Influence of Sea Power upon History*. Jeho ideje se dočkaly ohlasu nejen v Americe, ale i v Evropě a v Číně. Více o tomto člověku CROWL, Philip, *Alfred Thayer Mahan: The Naval Historian*, Princeton 1986; Mahan svým spisem podobu loďstev velkých států významněji neovlivnil. Bez ohledu na jeho ideje začaly na počátku 90. let 19. století stavět velké státy velké bitevní flotily. Tirpitz však jím napsané knihy použil pro svou propagandu a využil skutečnosti, že se Mahanovými idejemi nadchl císař Vilém II. Více o tomto tématu HUBATSCH, s. 55 – UHLE-WETTER, s. 122; Srov. GROß, s. 12.

<sup>178</sup> Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 97.

<sup>179</sup> RÖDER, s. 74.

<sup>180</sup> Srov. KRIVSKÝ – SKŘIVAN, s. 315; DUFEK, Pavel, *Německé námořní zbrojení v myšlenkovém světě jeho domácích příznivců*, in: *Století objevů, diplomacie a válek: Sborník k 60. narozeninám profesora Aleše Skřivana*, Praha 2005, s. 182–185.

nejen ve Spojených státech amerických, ale především v Německém císařství.<sup>181</sup> Autor demonstroval na líčení celkových dějin Evropy a Ameriky, jakým způsobem zasahovaly do chodu světových událostí námořní mocnosti. Celková idea knih spočívá v tvrzení, že ovládnutí mořského prostoru má za následek ovládnutí chodu světové historie. Mahan vyjádřil například ideu, že existují podobné znaky mezi Hanibalovou válkou proti Římu, která trvala sedmnáct let, a šestnáct let trvající válkou Napoleona proti Velké Británii. V obou případech o vítězi rozhodovala jeho nadvláda na moři. Mahan ve svém díle rovněž popsal předpoklady, jaké by měl stát splňovat, pokud by se měl stát námořní mocností. Hlavní pilíře pro něj představovaly 1) výměna produktů; 2) lodní doprava a 3) kolonie. Mezi obecné podmínky pak zařadil 1) geografickou polohu; 2) charakter a délku pobřeží; 3) množství obyvatel státu; 4) národní charakter a 5) charakter vlády.<sup>182</sup> Alfred Tirpitz posléze všechny tyto body použil při své propagandě.<sup>183</sup>

Tirpitz následně shrnul svou činnost tohoto období těmito slovy: „*Stará tradice pohostinnosti u námořnictva udávala tón pro jednání s veřejností. Nechtěli jsme, aby nově vybudovaná flotila byla záležitostí šlechticů nebo výše postavených, přáli jsme si, aby byla záležitostí celého národa. Svou věc jsme prezentovali na každém rohu. Ukazovali jsme přístavy a lodě, obrátili jsme se na školy, kde jsme přiměli studenty, aby pro nás psali, takže vznikla spousta románů a brožur pojednávajících o flotile. Za nejlepší literární díla udělovalo ministerstvo kultu ocenění. Říšské vedení, bez jehož svolení náš říšský Námořní úřad nemohl nic podniknout, nás za Bülowa podporoval. Přesto by byla bývala propaganda ještě úspěšnější, kdyby ji převzalo státní ministerstvo. My jsme stáli mimo. Například v Prusku jsme neměli žádné právo využívat státní aparát. Zároveň jsme nemohli*

---

<sup>181</sup> První část vyšla v Německu roku 1896 pod názvem *Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte*. Překlad tohoto dílu pořídili pracovníci redakce časopisu *Marine-Rundschau*. Pojednával o období let 1660–1783. Za mezníky Mahan určil rok 1660, protože tehdy se začal vyrábět pokročilejší druh plachetnic, a rok 1783, kdy skončila válka Američanů za nezávislost. Překladaelé v knize nekritizují Mahanův text. Druhou část přeložili na žádost Vrchního velení císařského námořnictva, tedy na žádost Alfreda Tirpitz, viceadmirálové Karl Ferdinand Batsch (1831–1898) a Carl Paschen (1857–1923). V Německu vyšel druhý díl roku 1899 pod názvem *Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte, Der Zweite Band 1783–1812: Die Zeit der französischen Revolution und des Kaiserreiches* a pojednával o období let 1783–1812. Za poslední hraniční mezník určil Mahan Napoleonovo tažení do Ruska. Tento druhý díl je již opatřen kritickými poznámkami překladatelů. V díle jsou na mnoha místech citovány práce britských a francouzských historiků, obsahuje jmenný a věcný rejstřík. Mahan nepopsal v úvodu knihy, jakou metodologickou metodou při zpracování tématu postupoval, na konci úplně chybí závěrečný seznam odborné literatury. Je důležité připomenout, že se první díl dočkal svého druhého vydání již roku 1898, tedy dva roky po vydání prvním. Zároveň musím vyzdvihnout, že překlad druhého dílu pořizovali dva viceadmirálové, tedy lidé, kteří podléhali vlivu Alfreda Tirpitz. Z uvedeného vyplývá, že obě Mahanovy knihy tvořily součást Tirpitzovy propagandy.

<sup>182</sup> MAHAN, A. T., *Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte*, Berlin 1896, s. 2–3, 35–45.

<sup>183</sup> EPKENHANS, Michael, *Seestrategie im Kaiserreich – Seestrategien in Frankreich und Großbritannien*, in: OPITZ, Eckardt – HILLMANN, Jörg – SIEG, Dirk, *Seestrategische Konzepte vom Kaiserlichen Weltmachstreben zu Out-of-Era-Einsätzen der Deutschen Marine*, Bremen 2004, s. 15.

*v průběhu naší agitace počítat s finanční podporou ze státního rozpočtu. Musel jsem tedy svou cestu za účelem propagování myšlenky flotily podniknout takřkajíc zdarma, financován pouze dobrovolnými příspěvky. Také toto jednání představovalo v Německu něco nového. Rozhodující ale pro nás bylo, že jsme zapálili jiskru myšlenky, plamen se pak již nadále rozšiřoval sám od sebe.*<sup>184</sup>

---

<sup>184</sup> Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 96–97.

## 5. Podoba německého císařského námořnictva na konci 19. století

*Chtěl bych našim potomkům opětně připomenout onu známou tezi, že existence velkého národa může být zajištěna pouze existencí silné moci. Od té doby, co zemi obývají lidé, podřizuje se právo moci silnějšího.*<sup>185</sup>

Alfred Tirpitz

### 5. 1. Typy lodí

Představa vedení námořní války se v průběhu 19. století zásadním způsobem obměňovala. Především využití parního pohonu změnilo možnosti nasazení řadových lodí, jejichž konstrukce a podoba zůstávaly do té doby prakticky neměnné. K jejich stavbě se již přestalo využívat dřevo a začala se používat ocel. V důsledku vyšší nosnosti se na palubě lodí stavěla děla větší ráže, která odpalovala střely s vyšším výbušným efektem.<sup>186</sup> Celý tento proces zapříčinil, že se změnila stavba a význam plavidel. Bitevní lodě získaly pancéřování, čímž se stávaly méně zranitelnými. Již roku 1825 byla navržena první pancéřová loď, ale teprve roku 1859 zkonstruoval francouzský inženýr Dupuy de Lôme první fregatu opatřenou pancéřem.<sup>187</sup> Tato okolnost způsobila, že se do lodí na krátkou dobu opět začal zabudovávat kloun.<sup>188</sup> Jeho obliba však v průběhu druhé poloviny 19. století opětně klesala. Taranování zůstávalo spíše teoretickou možností boje.<sup>189</sup> Významnou měrou ovlivnily námořní strategii nově vynalezené podvodní střely. Později se z nich vyvinula dokonalejší forma a vzniklo torpédo. Použití této zbraně zapříčinilo, že se lodě začaly stavět novým způsobem. Byly vybaveny vodotěsně oddělenými komorami. V případě zásahu torpédem, které způsobilo poškození boku lodi pod povrchem hladiny, se plavidlo nepotopilo.

Torpéda prokázala svou použitelnost v praxi. Během americké občanské války se několikrát osvědčila při boji proti říčním lodím, a konstruktéři je nadále vylepšovali. Svého

<sup>185</sup> Viz TIRPITZ, Alfred von, *Der Aufbau der deutschen Weltmacht*, Stuttgart 1924, s. V. V případě tohoto díla se jedná o korespondenci let 1906–1914 vedenou především významnými osobnostmi německého císařského a britského námořnictva. Touto publikací se Tirpitz snažil dokázat, obdobně jako ve svých vzpomínkách, že nenese hlavní vinu za propuknutí první světové války. Z uvedeného citátu vyplývá, že stáří nijak neubralo jeho bojovnému duchu.

<sup>186</sup> K technické stránce stavby děl na lodích viz rovněž Příloha č. 9.

<sup>187</sup> Stanislas Charles Henri Laurent Dupuy de Lôme (1816–1885) byl francouzský politik a inženýr, který se specializoval na stavbu lodí. Roku 1859 zkonstruoval první pancéřovou loď. Více o tomto muži BRAUN, Helmut, *Aufstieg und Niedergang der Luftschiffahrt: Eine wirtschaftshistorische Analyse*, Regensburg 2007, s. 112–115.

<sup>188</sup> RÖDER, s. 22.

<sup>189</sup> SOMERSET, *Welche Taktik gestattet die beste Ausnutzung der Kräfte, welche in den jetzt vorhandenen Kriegsschiffen und deren Waffen (Geschütz, Ramme und Torpedo) enthalten sind, und wie wirken sie bestimmend auf Flotten, Gruppen und einzelne Schiffe im Gefecht ein?*, in: *Marine Rundschau*, Fünfter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1894. Do němčiny přeložil tento článek z angličtiny korvetní kapitán Rottok.

vrcholu dosáhl vývoj torpéd kolem roku 1885. Pak se ale ukázalo, že k boji na širém moři nejsou torpédové čluny vhodné, a mimo pobřeží a vnitrozemí jsou nesmírně zranitelné. Paralelně se totiž pokračovalo ve zdokonalování plavidel, určených k boji na širém moři. Lodě zde dosahovaly vyšší rychlosti, zabudované kanóny umožňovaly rychlejší a přesnější střelbu na větší vzdálenost. Rychlost střely u torpéd zůstávala neměnná, nebo se jen mírně navyšovala. Ve Velké Británii a Německu se výrobě lodí, určených převážně pro odpalování torpéd, nedostávalo větší pozornosti. V těchto dvou státech převládal názor, že je tento druh menších lodí velice zranitelný za světla a za tmy musí mít velitelé menších lodí štěstí, aby nepříteli vůbec našli. Čistě hypoteticky by konvoj těchto menších lodí mohl být použitelný při bloádě přístavů, ale svou funkci by mohly vykonávat pouze za tmy, a i tehdy by se vystavovaly značnému riziku, protože existovala možnost, že by je odhalily nepřátelské světlomety.<sup>190</sup>

Námořní bitva u Lissy roku 1866 jasným způsobem demonstrovala převahu pancéřových lodí nad loďmi staršího typu. Také průběh čínsko-japonské války v letech 1894–1895 jasně prokázal, že budoucnost patří bitevním pancéřovým lodím.<sup>191</sup> Na vývoj plavidel specializujících se na útok pomocí torpéda se pozapomnělo.<sup>192</sup> Mezi bitevní lodě konce 19. století, které se používaly v Německém císařství, patřily *řadové lodi* (Linienfahrer), *pobřežní pancéřové lodi* (Küstenpanzerschiffe), velké a malé *křižníky* (Kreuzer) a *dělové čluny* (Kanonenboote). Určitá role, byť nijak významná, připadla i *torpédovým člunům* (Torpedoboote). Do císařského námořnictva patřily i lodě, které sloužily jiným, než bojovým účelům. Jednalo se o *výukové* (Schul-) a *speciálních lodě* (Spezialschiffe).<sup>193</sup> Všechny tyto typy lodí se vyskytovaly, byť v různém počtu, i u všech ostatních námořnictev větších evropských velmocí, tedy u italského, rakousko-uherského, ruského, francouzského a britského.<sup>194</sup>

<sup>190</sup> K technické stránce používání světlometů na německých válečných lodích viz Příloha č. 10.

<sup>191</sup> Průběh čínsko-japonské války velice ovlivnil představy císaře Viléma II. o způsobu vedení válečných operací na moři. Zejména jej ovlivnil fakt, že Japonci disponovali sice menším, ale modernějším loďstvem. O této problematice více viz RÖHL, s. 1113–1114.

<sup>192</sup> *Entwicklung des Flottenmaterials*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 50–58.

<sup>193</sup> O typech lodí, které se používaly v německém císařském námořnictvu více viz RÖHL, s. 1110.

<sup>194</sup> Bitevní lodě, které používalo císařské námořnictvo, jsou kvalitně popsány v knize *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*. V úvodu této knihy je konstatováno, že v důsledku bombardování Berlína, které proběhlo v noci z 22. na 23. listopadu 1943, bylo zničeno mnoho akt, které se nalézaly v archivu císařského námořnictva. Přesto se v důsledku práce některých entuziastů, například Ericha Grönera, daří dávat dohromady podobu a skladbu lodí císařského námořnictva. Více GRÖNER, Erich – MICHEL, Peter – MRVA, Franz, *Die deutschen Kriegsschiffe*, Koblenz 1990.

Řadové lodě představovaly největší bitevní plavidla konce 19. století. Boky, palubu a dělové věže těchto lodí chránila vrstva pancéře. Tonáž těchto plavidel se pohybovala mezi 8 000 a 15 000 tunami. Výzbroj tvořily těžké, střední a lehké kanóny. Střely z těžkých kanónů měly za úkol prorazit pancéř nepřátelské lodi. Obsluha středních kanónů zaměřovala svou pozornost na stavby na palubě nepřátelské lodi. Konkrétně se v tomto případě jednalo o kapitánskou velicí věž a dělové kasematy, které byly, na rozdíl od boků lodi, vybaveny slabším pancéřováním. Obsluha malých kanónů měla na starosti bližší cíle. Nejčastěji se v tomto případě uvažovalo o útoku proti torpédovým člunům. Boji zblízka sloužily rovněž kulomety. Řadové lodi nesly jako výzbroj torpéda a k boji zblízka byl určen kloun. Jednalo se o mohutný podvodní hrot použitelný v případě taranu. Tento způsob boje již byl však na konci 19. století zastaralý.<sup>195</sup> Mezi velké bitevní lodě patřily také pobřežní pancéřové lodě. Na rozdíl od řadových lodí nedosahovaly tak velké tonáže a velikosti, proto u nich nezbývalo mnoho místa pro uložení uhlí. Pobřežní pancéřové lodě tedy nemohly v důsledku nedostatku paliva operovat ve větší vzdálenosti od domovských přístavů.<sup>196</sup>

Křižníky patřily oproti řadovým a pobřežním pancéřovým lodím mezi menší typ bitevních lodí. Nejčastější součástí výzbroje tvořily střední a lehké kanóny. Podle potřeby se jejich boky a paluba pokrývaly pancéřem. Často se tato ochranná vrstva odstraňovala, aby se dosáhlo co možná největší rychlosti. Na základě velikosti se dělily na velké a malé. Buď působily samostatně, anebo ve spolupráci s ostatními křižníky. Samostatně plnily především průzkumné úkoly (v tom případě se jim dostalo označení *Aufklärungsschiffe*).<sup>197</sup> Ve flotile působily společně s ostatními křižníky a zaujímaly místo na předem určených pozicích (v tom případě byly pojmenovány jako *Vorpostenschiffe*). Malé a velké křižníky se uplatnily nejen v bitevní flotile, ale také v zámořských územích, kde sehrávaly úlohu například jakožto trvalá demonstrace moci Německého císařství. V případě války měla být úlohou křižníků ochrana vlastních obchodních plavidel.<sup>198</sup> Jejich úkoly se neomezovaly pouze na ochranné či průzkumné akce. V případě války se počítalo s jejich nasazením při napadání nepřátelských plavidel a kolonií. Nejmenší z tohoto typu lodí představoval malý *pomocný křižník* (*Hülfskreuzer*). Vzhledem ke své velké rychlosti

<sup>195</sup> *Linienschiffe*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 116–117.

<sup>196</sup> *Küstenpanzerschiffe*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 104–105.

<sup>197</sup> *Aufklärungsschiffe*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 9–11.

<sup>198</sup> STELLNER, *Poslední německý císař...*, s. 197.

jej Němci používali zejména pro zpravodajskou službu. Jeho výzbroj tvořily jen rychlopalné kulomety a k přímému boji se nehodil. Jeho trup nebyl rozdělen do vodotěsných sektorů, takže se i při menším poškození velice rychle potopil.<sup>199</sup>

Nejmenší druh bitevních plavidel představovaly *dělové čluny* (Kanonenboote). Tento typ lodí se vyznačoval především malým akčním rádiem.<sup>200</sup> Hlavní výzbroj dělových člunů sestávala z jednoho či více kanónů. Boky a palubu často pokrýval pancéř. Pancéřové dělové čluny se vyznačovaly svou pomalostí. Sloužily především k obraně domácích přístavů a pro boj na širém moři byly prakticky nepoužitelné. Německé námořnictvo vlastnilo na počátku roku 1898 celkem 13 pancéřových dělových člunů. Ve své funkci nahradily již technologicky zastaralé monitory a *plovoucí baterie* (schwimmende Batterie). Nepancéřované dělové čluny operovaly díky své větší rychlosti a nízkému ponoru především při ústí řek. Němci je nasazovali pro službu v koloniích v Číně a západní Africe. Na počátku roku 1898 byly ve službě tři nepancéřované dělové čluny: Habicht, Wolf a Hyäne. Některá plavidla německého císařského námořnictva nesla torpédovou výzbroj. Jednalo se především o *torpédové čluny, které byly řazeny do divizí* (Torpedodivisionsboote). Tato plavidla ale nebylo možné nasadit do boje dále od pobřeží, protože se tím stávala velice zranitelnými. V případě jejich nasazení v boji, se musely držet v blízkosti větších lodí.<sup>201</sup>

Součástí císařského námořnictva tvořila i plavidla, která nebyla určena pro boj. Jednalo se o výukové lodě a speciální lodě.<sup>202</sup> Na výukových lodích se dostávalo kadetům

---

<sup>199</sup> *Hilfskreuzer*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 87–88.

<sup>200</sup> Pod pojmem akční rádius se rozumí taková vzdálenost, kterou urazí bitevní loď poháněná párou, aniž by musela doplňovat zásobu uhlí. Dosažená vzdálenost tedy závisí na množství uhlí, které může loď uvést. Tato vzdálenost je ale také závislá na rychlosti, jakou loď pluje. Při vyšších rychlostech je spotřeba uhlí nepoměrně vyšší, než při rychlostech nižších. Vysoký akční rádius mají křižníky, aby mohly být co možná nejméně závislé na uhelných přístavech. Střední rádius mají řadové lodě, u kterých zabírá velké množství místa těžké dělostřelectvo a pancéřování. Malý akční rádius mají pobřežní pancéřové lodě, které nejsou určeny pro delší plavby. V důsledku setrvávání poblíž pobřeží mohou snadno doplnit své zásoby. U bitevních lodí bylo běžné udávat akční rádius zaprvé v případě vývinu maximální možné rychlosti a zadruhé v případě vyvinutí rychlosti 10 námořních mil., Více *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 6.

<sup>201</sup> *Torpedofahrzeuge*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 210.

<sup>202</sup> Námořní zákon se vůbec nezmiňuje o *kasárenských lodích* (Kasernenschiff). Jednalo se v tomto případě o vyřazené bitevní lodě, které byly přestavěny tak, aby v nich mohli přespávat námořníci. Můžeme je považovat za speciální lodě. Faktem nicméně zůstalo, že takovéto lodě v Německém císařství nedosáhly příliš velké popularity. Ani ve Francii ne. Velké oblibě se těšily pouze ve Velké Británii. O možnosti eventuálního použití kasárenské lodi se v Německém císařství zajímal především admirální rada Koch. Více o tomto typu lodi KOCH, *Ueber Kasernenschiffe*, in: *Marine Rundschau*, Dritter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1892, s. 43–49, 89–96.

vojensko-námořního vzdělání.<sup>203</sup> V obecné rovině se tato plavidla dělila na výukové lodě pro dělostřelce, výukové lodě pro střelení torpédem, výukové lodě k pokládání min a výukové lodě ke vzdělání týkajícího se poznávání pobřežního prostoru. V posledním případě byla loď určena pro důstojníky, aby poznávali domácí pobřeží.<sup>204</sup> *Pomocné lodě* (Beischiffe) v případě potřeby zastupovaly úlohu výukových dělostřeleckých lodí.<sup>205</sup> Speciální lodě kvůli své konstrukci a výzbroji nepřicházely k nasazení v boji na širém moři v úvahu. Jejich použití sloužilo rozličným účelům. Patřily mezi ně císařské jachty „Hohenzollern“ a „Kaiseradler“, transportní loď „Pelikan“, vyměřovací loď „Möwe“ a „Albatros“ a čtyři vyřazené pancéřové lodi „Preußen“, „Friedrich der Große“, „Friedrich Karl“ a „Kronprinz“ sloužily jako přístavní lodi.<sup>206</sup>

## 5. 2. Strategie při vedení války

Německá námořní strategie konce 19. století se zčásti zakládala na zkušenostech z americké občanské války. Státy Unie tehdy získaly převahu na moři a znemožnili státům Konfederace vyvážet bavlnu a tabák. Jih sice disponoval křižníkem Alabama, který potopil mnoho lodí Severu, z dlouhodobého hlediska ale nemohlo být v důsledku slabosti jižanského námořnictva docíleno proražení blokády. Pojem blokáda označoval zatarasení přístavů a pobřežních vod pomocí námořních sil, což mělo za následek znemožnění vedení námořního obchodu.<sup>207</sup> Tento pojem stanovila Pařížská mírová konference roku 1856. Nebezpečí blokády přitom nehrozilo jen státům bezprostředně se podílejícím na konfliktu, ale i státům neutrálním. Blokáda mohla být jako donucovací prostředek použita již v době míru.<sup>208</sup> Problém zároveň spočíval v tom, že se v polovině 50. let 19. století převážně používaly ještě plachetnice a lodě tehdy nesly třikrát slabší pancéřování než roku 1897.<sup>209</sup> Alfred Tirpitz zároveň poukázal na fakt, že jen málokteré pobřeží bylo možné snadněji zablokovat než to německé v Severním moři. Stačilo by obsadit linii Wangeroog–Sylt a

<sup>203</sup> O vzdělání námořních kadetů více viz STEINBERG, Jonathan, *The Kaiser's Navy and German Society*, in: *Past & Present*, No. 28, 1964, s. 107–108.

<sup>204</sup> *Schulschiffe*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 173–174.

<sup>205</sup> *Beischiffe*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 21.

<sup>206</sup> *Spezialschiffe*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 209–210.

<sup>207</sup> RÖDER, s. 22.

<sup>208</sup> RÖHL, s. 1118.

<sup>209</sup> Jako příklad takového plavidla uvádím pětistěžňovou plachetnici potosi. Viz Příloha č. 11.



rychlé křižníky nepřítele by nepustily nikoho dál.<sup>210</sup> Přitom právě Severní moře hrálo v Tirpitzových úvahách klíčovou úlohu.<sup>211</sup>

Blokáda již v minulosti několikrát poškodila německé hospodářství. Nejzávažněji k tomu došlo v letech 1848–1849 a posléze v průběhu prusko-francouzské války v letech 1870–1871.<sup>212</sup> Ačkoliv se jednalo v obou případech o krátkodobou záležitost, která ovlivnila německou ekonomiku jen přechodně, existovala obava, že by v budoucnu mohlo dojít k dlouhodobější blokaci německých přístavů. V krajním případě by tato okolnost mohla způsobit stagnaci průmyslu a obchodu. Nadále by se mohla výměna zboží provádět pouze prostřednictvím belgických a holandských přístavů, na čemž by velmi profitovaly především podnikatelské kruhy v Antverpách a následně v Londýně. Obchod přes Itálii a Rakousko-Uhersko by mohl být veden jen za ztížených podmínek. Pro Hamburk a Německé císařství by taková blokáda, byť vedená v době míru, znamenala bezprostřední ohrožení vlastních zájmů.<sup>213</sup> Podle názoru Alfreda Tirpitze existovaly jen dva způsoby, jakými by se dalo vzdorovat námořní blokádě. Buď by se muselo vybudovat účinné pobřežní opevnění a orientovat se na drobnější válku při pobřeží, nebo se mohla vytvořit silná flotila, která by sloužila k prolomení blokády. Jasně se zasazoval o druhou eventualitu.

Pobřežní válka představovala ze strategického úhlu pohledu útočníka velice efektivní způsob vedení boje na moři. Z taktického hlediska se jednalo o ostřelování pobřeží, po němž mohlo za příhodných podmínek následovat vylodění pozemních sil.<sup>214</sup> Za typický příklad takového postupu platilo Wellingtonovo tažení ve Španělsku za napoleonských válek. Na pobřežní válku se koncem 19. století specializovali zejména Francouzi, kteří cvičně ostřelovali z moře přístavy Le Havre, Dunkerk a Calais, a sledovali tím účinky takového postupu. Po propuknutí prusko-francouzské války vypracoval francouzský kapitán Felix Julien plán ostřelování pruské pevnosti Kolbergu. Po vykonání všech příprav ale nakonec od svého záměru upustil. Zaprvé proto, že by došlo v důsledku

---

<sup>210</sup> *Blockade*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 22–25.

<sup>211</sup> RÖDER, s. 66.

<sup>212</sup> Tamtéž, s. 4.

<sup>213</sup> *Blockadegefahr für die Volkswirtschaft*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 28–37.

<sup>214</sup> Ostřelováním pobřeží a obrannými možnostmi pobřežního opevnění se zabýval ve své přednášce již korvetní kapitán Bockengahn, kterou pronesl v Berlínské vojenské společnosti dne 18. března 1891. Článek o tomtéž vyšel téhož roku v periodiku *Marine-Rundschau*. Viz BOCKENHAGEN, *Ueber den Angriff von Schiffen auf Küstenbefestigungen*, in: *Marine Rundschau*, Erster und zweiter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1891, s. 235–246, 291–301.

absence opevnění města k mnoha obětem na životech. Zadruhé se Francouzi obávali možné reakce Němců v případě, že by prohráli válku. Britové nezůstávali za Francouzi v tomto ohledu pozadu a cvičně ostřelovali přístavy Liverpool, Shields, Greenock, Aberdeen, Newcastle, Sunderland a Grimsby. Němci museli za takového stavu okolností konstatovat, že v případě propuknutí války nemohli proti tomuto způsobu boje disponovat účinnou obranou.<sup>215</sup>

Námořní útok na německé pobřeží by s sebou nesl dvě hrozby. Zaprvé hrozilo zničení přístavních zařízení a měst, zadruhé mohlo dojít k vyloštění části nepřátelského vojska.<sup>216</sup> Německé pobřeží shledávali námořní stratégové velice zranitelným a pro vyloštění ideálním.<sup>217</sup> Přesto nikdy neopomněli zdůraznit jeho důležitost. Moltke dokonce prohlásil, že „*německá pobřeží a přístavy jsou jako plíce, jejichž prostřednictvím dýcháme.*“<sup>218</sup> Řeky Labe, Vezera, Emže, Eider, Jade, Heverstrom a Lister Tief představovaly pro protivníka ideální cíl. Zaostávala ochrana ústí těchto řek. Zátoky Fehmarn, Gdaňsk, Neustädter, Eckenförder, Flensburger a Aabernraa Fjord nejenže skýtaly ideální cíl pro útok nepřátelských lodí, ale umožňovaly také případné vyloštění. Ostrovů Fehmarn, Rujána, Alsen, Usedom a Volyň by se v případě pouhého bránění pobřeží protivník zmocnil bez nejmenších problémů. Výjimku představoval pouze Helgoland. Jeho význam tkvěl v pozorovací funkci. Některé části pobřeží tohoto ostrova se navíc používaly jako kotviště pro pobřežní pancéřové lodi a na Helgolandu samotném se nacházelo několik dělostřeleckých stavení. Významný faktor představoval kanál císaře Viléma, který byl v provozu od roku 1895 a spojoval Severní moře s Baltským.<sup>219</sup>

Pozemní armáda nemohla chránit celé pobřeží. Z finančního hlediska by takovýto postup vyžadoval vydání velkého množství peněz, a ze strategického hlediska byl tento projekt také neudržitelný, protože se německé pobřeží pro tento úkol jevílo jako příliš dlouhé. Pobřežní opevnění sice stavělo útočníky před určité problémy, na druhé straně bylo vždy jen otázkou času, kdy dojde k jeho prolomení. Opevnění bylo statické a mohlo být nečekaně ostřelováno i za tmy. Ani minová blokáda nenabízela mnoho nadějí na úspěch. Tímto výrazem se rozuměl pás min nakladený u přístavu nebo v mořském průlivu, který měl za úkol zabránit vjezdu nebo průjezdu plavidel. Koncem 19. století již nebylo možné

<sup>215</sup> *Küstenkrieg*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 100–104.

<sup>216</sup> UHLE-WETTER, s. 116.

<sup>217</sup> RÖHL, s. 1118.

<sup>218</sup> Viz *Küstenvertheidigung*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 109.

<sup>219</sup> Tamtéž, s. 105–112.

s touto zbraní počítat, protože existovalo velké množství zařízení, která účinně fungovala proti minám. Kolem roku 1897 již bylo zcela vyloučeno bránit obchodní místo nebo přístav pouze za pomoci min nebo opevnění.<sup>220</sup> Flexibilní složku obrany představovaly pouze pobřežní pancéřové lodě a dělové čluny. Jejich použití se však v důsledku nízkého akčního rádiu omezovalo pouze na menší oblast a musely se neustále pohybovat v blízkosti přístavu.<sup>221</sup> V případě, že by se Němci omezili pouze na obranu vlastního pobřeží, hrozilo vyloďení nepřítele na Jutském poloostrově a jeho následný postup na jih. Na základě představy Alfreda Tirpitzeho hrozil útok na Dánsko především ze strany Francouzů a Rusů.<sup>222</sup>

Zneklidnění vzbuzoval na německé straně také plán francouzského admirála Aubeho, který zamýšlel v následujících námořních konfliktech ničit co možná nejvíce pobřežních budov.<sup>223</sup> Chtěl při tom použít těžké dělostřelectvo na řadových lodích. Zbylé bitevní lodě měly za úkol napadat a zajímat obchodní lodě. Gabriel Charmes k tomu připojil, že by zničení bohatého obchodního kulturního města při pobřeží mělo obrovský morální dopad a téměř jistě by znamenalo počátek jednání o míru. Fakt, že Aubeho plán počítal především s bojem v koloniích, Tirpitzeho neuklidňoval. Francouzský kontraadmirál Réveillère napsal roku 1894 v knize *La conquete de l'ocean* (Ovládnutí oceánu), že se Francouzi v letech 1870/1871 dokázali bránit tak dlouho jen proto, že měli k dispozici moře.<sup>224</sup> Alfred Tirpitz zastával názor, že se v příští válce musí počítat s ostřelováním německého pobřeží francouzskými loděmi.

Tirpitzovo konstatování stavu roku 1897 tedy vypadalo následovně: Dlouhé německé pobřeží skýtalo mnoho míst, na které mohla úspěšně zaútočit nepřátelská flotila a kde mohlo dojít k vyloďení nepřátelských sil. Obrana pobřeží polní armádou by představovala značnou finanční zátěž. Bránění přístavů pomocí min, opevnění a

---

<sup>220</sup> *Minnensperren*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 122.

<sup>221</sup> Jako příklad takového plavidla uvádím v příloze loď Aegir. Viz Příloha č. 12.

<sup>222</sup> *Küstenvertheidigung*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 105–112.

<sup>223</sup> Hyacinthe Laurent Théophile Aube (1826–1890) byl francouzský námořní ministr a guvernér Martiniku v letech 1879–1881. Jeden ze zakladatelů školy *jeune école*. Viz BUEB, Volkmar, *Die „Junge Schule“ der französischen Marine: Strategie und Politik 1875–1900*, Boppard am Rhein 1971, s. 60–65. O francouzském admirálovi více rovněž DUFEK, Pavel, *Kapitoly z dějin mezinárodních vztahů před první světovou válkou: Německé námořní zbrojení – faktor světové politiky*, in: *Historický obzor*, roč. 4, č. 3, 1993, s. 59. Srov. rovněž BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 55.

<sup>224</sup> Paul Emile Réveillère (1829–1908) byl francouzský admirál, později spisovatel a pacifista. Viz *Französische Ansichten über den Küstenkrieg*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 75–81. Srov. BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 55.

pobřežních pancéřových lodí se jevílo jako málo flexibilní. I v případě úspěšného bránění pobřeží by Němci nemohli zabránit vylovení nepřátel v Dánsku a jejich následnému pochodu na jih, popřípadě námořní blokáde na linii Wangeroog–Sylt. Alfred Tirpitz tedy z předešlého vývoje a stavu okolností týkajících se zranitelnosti vlastního státu z moře vyvodil závěr, že jediným možným prostředkem proti zničení německého pobřeží je silná flotila – dostatečně početná do té míry, aby udržela nepřítele v uctivé vzdálenosti od pobřeží, a dostatečně mohutná, aby dokázala prorazit jakoukoliv blokádu.<sup>225</sup>

### 5. 3. Bitevní flotila

Tirpitzova koncepce bránění vlastního domácího pobřeží znamenala přechod od pasivní formy obrany k aktivní. Se svým plánem navázal na ideje jiných teoretiků a v německém prostředí nezůstal osamocen. Maršál Helmuth von Moltke zdůraznil, že je třeba bránit se aktivně nejen na souši, ale i na moři. Vyjádřil myšlenku, že čím méně bude mít císařské námořnictvo lodí, tím více bude potřebovat polního vojska. Moltke rovněž poukázal na teoretickou možnost, že by se Dánsko spojilo s Ruskem nebo Francií a postupovalo z Jutského poloostrova nebo z ostrova Fünen směrem na jih. Toto tažení by podle jeho názoru nemělo jen vojenský, ale i psychologický dopad. Generálporučík Albert Boguslawski poukázal na fakt, že v roce 1870 museli Němci ponechat v záloze 78 000 vojáků, aby tito mohli být nasazeni proti případným invazním francouzským jednotkám.<sup>226</sup> Stejně jako v případě pozemní, i v námořní válce pro něj představoval nejlepší formu obrany útok. Silná flotila pro něj představovala vhodný nástroj i pro útočné akce, mezi které zařadil například útok na město Riga.<sup>227</sup> Vrchní důstojník Max Jähns se ve svých idejích zabíral i možným napadením Velké Británie.<sup>228</sup> Vojenský spisovatel Fritz Hoenig

---

<sup>225</sup> *Französische Ansichten über den Küstenkrieg*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 75–81.

<sup>226</sup> Albert Karl Friedrich Wilhelm von Boguslawski (1834–1905) byl pruský generálporučík a vojenský spisovatel. Upozorňoval na nebezpečnou polohu Německého císařství a varoval před válkou na dvou frontách s Francií a Ruskem. K jeho nejlepším dílům patří *Die Entwicklung der Taktik seit dem Kriege von 1870/1871*.

<sup>227</sup> Útočný charakter německé flotily vyzdvihl především britský historik Paul Kennedy. Viz KENNEDY, Paul, *The Development of German Naval Operations. Plans against England, 1896–1914*, in: *The English Historical Review*, Vol. 89, No. 350, 1974, s. 54–56.

<sup>228</sup> Max Jähns (1839–1900) byl pruský důstojník a spisovatel zabývající se vojenskými záležitostmi. Teoretickou možností německého námořního útoku na Anglii roku 1897 se zabýval Jonathan Steinberg. Viz STEINBERG, Jonathan, *A German Plan for the Invasion of Holland and Belgium, 1897*, in: *The Historical Journal*, Vol. 6, No. 1, 1963, s. 107.

se na druhé straně nezaobíral vojenskou strategií, ale poukázal především na finanční hledisko a zdůraznil, že flotila je nejlevnější formou obrany německého pobřeží.<sup>229</sup>

Pruská flotila utrpěla 17. března roku 1864 v bitvě u Jasmundu porážku od dánského loďstva. Tento den neustále připomínali při svých projevech někteří poslanci říšského sněmu a apelovali na potřebu vytvořit dostatečně silnou flotilu.<sup>230</sup> Ve svých projevech se však neomezovali pouze na řečnické obraty ohledně nutnosti prorazit blokádu, jak se o tuto akci pokusilo pruské loďstvo roku 1864. Často hovořili o myšlence přímého přepadu nepřátelského pobřeží. Ministr námořnictva Roon se držel myšlenky, že nejlepší obrana je útok.<sup>231</sup> V jednom ze svých projevů vyjádřil tezi, že německá flotila by měla být dostatečně silná, aby úder proti vlastnímu pobřeží mohla oplatit stejným způsobem. Poslanec hrabě Münster sice nemluvil přímo o přepadu cizího pobřeží, na druhé straně ale neměl na mysli mírové prostředky, když roku 1872 prohlásil: „*Jestliže nejsem schopen vytlačit svého protivníka z vod, které omývají naši zem, pak nechráním své pobřeží. Jen ten je pánem ve svém domě, kdo kontroluje i východ z tohoto domu.*“<sup>232</sup>

Poslanec Friedrich von Wedell-Malchow 27. listopadu 1888 v říšském sněmu prohlásil, že k úspěšné ochraně pobřeží je potřeba disponovat velkými bitevními loděmi, které by čas od času prováděly útok na nepřítele.<sup>233</sup> Poslanec Arnold von Frege-Weltzien dne 1. února 1889 nemluvil sice přímo o flotile, ale v případě projednávání otázek týkajících se německého námořnictva poukázal na fakt, že ve hře je i obrana a ochrana životních zájmů veškerého německého obyvatelstva, které žije při pobřežích Severního a Baltského moře.<sup>234</sup> Kníže Hohenlohe vyjádřil dne 18. března 1897 již čistě Tirpitzovu tezi, když prohlásil, že Německé císařství musí disponovat takovou flotilou, aby v případě nutnosti obrany vlastního pobřeží byla schopna atakovat nepřítele na širém moři. Z uvedeného vyplývá, že Tirpitzova idea vznikala postupně a v průběhu druhé poloviny

---

<sup>229</sup> *Militärische Ansichten über den Küstenkrieg*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 117–122.

<sup>230</sup> RÖDER, s. 3.

<sup>231</sup> Albrecht Theodor Emil von Roon (1803–1879) byl pruský vojenský stratég. Od 40. let 19. století spolupracoval s Vilémem Pruským. Roku 1861 jmenován *ministrem pro námořnictvo* (Marineminister). Více o tomto člověku SCHULZE-WEGENER, Guntram, *Albrecht von Roon: Kriegsminister – Ministerpräsident – Generalfeldmarschall*, Berlin 2011.

<sup>232</sup> Viz *Offensivvermögen*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 126.

<sup>233</sup> Friedrich von Wedell-Malchow (1823–1890) byl německý právník a poslanec říšského sněmu za konzervativní stranu v letech 1871–1874 a 1877–1890.

<sup>234</sup> Arnold Woldemar von Frege-Weltzien byl poslanec říšského sněmu za stranu Centrum.

19. století získávala stále přesnější obrysy. Německý admirál jí dal posléze jasnou podobu, když sepsal návrh prvního námořního zákona.<sup>235</sup>

Německá flotila nedisponovala v porovnání s námořnictvy Velké Británie, Francie, Ruska, Itálie a Rakousko-Uherska v roce 1897 tak velkým počtem bitevních lodí. Proto měla mít význam pouze jako flotila výpadová.<sup>236</sup> Kanál císaře Viléma umožňoval rychlou přepravu mezi Baltským a Severním mořem. Výpadová flotila se tedy mohla snadno přeplavit z jednoho moře do druhého a útočit v pevném uskupení na protivníka. Kvůli malému počtu lodí, se kterými se počítalo, by však nemohla zajít za rámec tohoto přepadu a musela by zůstat v omezené vzdálenosti od domácích přístavů.<sup>237</sup> Tirpitz dospěl po mnohaleté usilovné práci k závěru, že v eskadře musí být přesně tolik lodí, aby mohly být co možná nejefektivnějším způsobem ovládány, a aby se jim v eskadře dostalo maximálního možného využití. V ideálním případě měla podle názoru německého admirála jedna eskadra obsahovat osm řadových lodí.<sup>238</sup> Vyjádřil tezi, že v případě většího množství lodí v eskadře se bitevním plavidlům nedostává plného využití a nemohou být snadno ovládány. V případě nižšího počtu řadových lodí v eskadře dochází naopak k větší zranitelnosti bitevních lodí.<sup>239</sup>

Plán Alfreda Tirpitze počítal se dvěma eskadrami o osmi bitevních lodích. První eskadra měla kotvit v Severním, druhá v Baltském moři. V případě objevení protivníka se plánovalo spojení obou eskader. K rychlé přepravě z jednoho moře do druhého byl určen Kanál císaře Viléma. Výsledná bitevní flotila měla čítat dvě eskadry o celkem šestnácti bitevních lodích a jednu vlajkovou loď, která byla určena pro velícího admirála. Ten měl na starosti velení obou eskader, a i tato loď měla být řadová, protože se počítalo s bezprostředním ohrožením admirálské lodi v průběhu bitvy.<sup>240</sup> Lodě se v případě bitvy natočily k nepříteli bokem, aby tak docílily maximální možné palebné síly. V případě bitvy dvou eskader se seřadily (odtud pochází také název řadové lodí) do dvou řad.<sup>241</sup> Již nebylo

---

<sup>235</sup> *Offensivvermögen*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 124–128.

<sup>236</sup> HUBATSCH, s. 65. Srov. HAKVOORT, s. 29.

<sup>237</sup> *Ausfallflotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 16.

<sup>238</sup> Myšlenku bojovat v eskadrách nezastával v německém prostředí Tirpitz jako první. Již dříve se pro tento druh boje vyslovili admirálové Goltz a Knorr. RÖDER, s. 72.

<sup>239</sup> *Ausnutzung der Gefechtsformation*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 19–20.

<sup>240</sup> *Flottenflaggschiff*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 61–62.

<sup>241</sup> S postupujícím časem a technickým vývojem se zvyšovala palebná síla a s tím úměrně rostly rozestupy mezi loděmi. Více o strategii tohoto druhu boje RÖDER, s. 76–77.

možné sázet na taktiku přizpůsobení, to znamená na poslední chvíli rozhodnout o rozestavení vlastních lodí podle toho, jakým způsobem se přiblíží nepřítel. A nebylo ani možné počítat s trvalým ostřelováním z dálky. To vše kvůli tomu, že se s nástupem páry zvýšila rychlost lodí.<sup>242</sup> Alfred Tirpitz přesně rozdělil úkoly, které připadaly jednotlivým formacím. Každý z kapitánů řadových lodí věděl, jak se má v případě střetnutí s jinou flotilou zachovat. V tomto případě se námořnictvo podobalo polní armádě.<sup>243</sup> Každý z velitelů se na svou roli v eskadře připravoval již v době míru, a k přesné spolupráci jednotlivých lodí ve formaci přispěla častá cvičení, kterých se museli kapitáni účastnit.<sup>244</sup>

Důležitá úloha v bitevní eskadře připadla křižníkům. Součástí každé eskadry tvořily tři velké a osm malých křižníků. Celkově tedy celá flotila obsahovala šest velkých a šestnáct malých křižníků. Hlavní úloha těchto menších bitevních plavidel spočívala v ochraně před útoky menších bojových jednotek, především torpédových člunů. Proto by křižníky flotilu doprovázely prakticky po celou dobu jejího nasazení, ať už by kotvila v přístavu, plula nebo se nacházela v bitvě. Zároveň se v případě úvodního střetnutí s nepřátelskou flotilou počítalo s prvotním bojem menších bojových plavidel a velké křižníky měly být na tento úkol připraveny. Kapitáni se rovněž měli pokusit určit místo a počet nepřátelských lodí a zabránit protivníkovi, aby věděl, jakým směrem plují plavidla vlastní flotily. Z uvedeného vyplývá, že se velitelé museli být schopni přizpůsobit zadaným podmínkám a museli umět improvizovat.<sup>245</sup>

Hlavní úkol německé bitevní flotily spočíval v zabránění blokády německých přístavů a zachování otevřenosti sousedních moří, aby nedošlo k narušování obchodu.<sup>246</sup> Konkrétně se jednalo o ochranu Baltského a Severního moře, která se však nedala zajistit z pevniny a proto pro ni bylo potřeba bitevních lodí. Alfred Tirpitz počítal s útokem na širém moři, tedy ve vzdálenosti větší než 10–15 mil od pobřeží. Po tomto útoku všemi dostupnými prostředky měl následovat ústup protivníka a navrácení vlastní flotily do

---

<sup>242</sup> Více o strategii při vedení války na moři koncem 19. století rovněž SOMERSET, *Welche Taktik gestattet die beste Ausnutzung der Kräfte, welche in den jetzt vorhandenen Kriegsschiffen und deren Waffen (Geschütz, Ramme und Torpedo) enthalten sind, und wie wirken sie bestimmend auf Flotten, Gruppen und einzelne Schiffe im Gefecht ein?*, in: *Marine Rundschau*, Fünfter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1894.

<sup>243</sup> O podobnosti císařského námořnictva a německé armády viz BERGHAHN, *Zu den Zielen...*, s. 52. V případě oblékání uniform se však německé loďstvo od polního vojska oddělilo již na počátku 19. století. Viz Příloha č. 13.

<sup>244</sup> *Ausnutzung der Gefechtsformation*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 19–20.

<sup>245</sup> *Kreuzer*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 96–98.

<sup>246</sup> HUBATSCH, s. 56.

německých přístavů, popřípadě pronásledování nepřítele, pokud by byly okolnosti tomuto řešení příznivé (například počasí).<sup>247</sup> Bitevní flotila o dvou eskadrách po osmi řadových a jedné vlajkové lodi měla podle konceptu Alfreda Tirpitz zajišťovat pořádek v domácích vodách. Trvale bylo mimo toho v Severním a Baltském moři přítomno ještě osm pobřežních pancéřových lodí. Ty ochraňovaly německé zájmy v blízkosti pobřeží. S nasazením pobřežních pancéřových lodí na širém moři se nepočítalo.

Torpédové čluny se německému admirálovi jevily jako málo nebezpečné. K úspěšnému útoku se tato malá plavidla potřebovala přiblížit na vzdálenost 300 metrů, a to se jim proti řadovým lodím mohlo podařit jen v noci. I tehdy je však mohli střelci díky světlomětům snadno zaměřit. Alfred Tirpitz zastával tezi, že pancéřové lodi může být nebezpečná pouze jiná pancéřová loď.<sup>248</sup> Pevninské systémy obrany mohly během dne zasáhnout do vzdálenosti tří kilometrů od pobřeží. Jednalo se o relativně úzký pruh, v noci navíc těžko střežitelný. Obě moře tedy mohly být chráněny dle názoru německého admirála pouze prostřednictvím silné flotily.<sup>249</sup>

#### 5. 4. Úkoly německého námořnictva

Alfred Tirpitz dělil námořní prostor do dvou základních oblastí s ohledem na místo pobytu válečné lodi. První oblast označil jako *domácí vody* (Heimische Gewässer), tu druhou jako *zahraničí* (Ausland). Pod pojmem „domácí vody“ rozuměl německé pobřeží a přilehlá moře. Ze správního hlediska se tato oblast dělila na baltský (die Station der Ostsee) a severomořský (die Station der Nordsee) prostor. Každé z těchto moří spravoval zvláštní úřad námořnictva (Marinestationskommando).<sup>250</sup> Loď se již nenalézala v domácích vodách ve chvíli, kdy v kanálu La Manche zdolala hranici Dover–Calais či severně od Skotska překročila 3° západní šířky nebo 60° severní délky. Prostor, v této práci přeložený jako „zahraničí“, Němci dělili na části, v nichž Německé císařství disponovalo svými stanicemi. Konkrétně se jednalo o východoasijský, australský,

---

<sup>247</sup> *Blockadeabwehr*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 25–28.

<sup>248</sup> RÖDER, s. 33.

<sup>249</sup> *Blockadeabwehr*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 25–28.

<sup>250</sup> *Heimische Gewässer*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 87.



východoamerický, západoamerický, východoafrický, západoafrický a středomořský prostor.<sup>251</sup>

Mezi úkoly bitevní flotily, popřípadě pobřežních pancéřových lodí, patřila ochrana domácích vod. V zahraničí působily naproti tomu bitevní lodě menší velikosti. Konkrétně se jednalo o malé křižníky a dělové čluny, ke kterým se v případě nepokojů měly připojit větší křižníky nebo dokonce řadové lodě z Německého císařství. Alfred Tirpitz počítal s umístěním dvou velkých křižníků ve východní Asii a jednoho velkého křižníku ve Střední a Jižní Americe. Deset malých křižníků plánoval rozmístit do východní Asie (3), Střední a Jižní Ameriky (3), východní Afriky (2) a jižního Pacifiku (2). Čtyři dělové čluny zamýšlel rozmístit do východní Asie (2) a západní Afriky (2). Německé námořnictvo však roku 1897 nedisponovalo dostatečným počtem malých bitevních lodí a Tirpitz vyzýval k jejich dostavbě. Jeho plán však mířil ještě dál. Upozornil na nutnost vytvořit materiální rezervu. Zaprvé proto, aby byla použita jako náhrada v případě nutnosti opravit loď nalézající se v zahraničí, zadruhé proto, aby mohla být nasazena v případě urovnání konfliktu a mohla tak zesílit počet lodí nalézajících se v zámoří.<sup>252</sup>

Úkoly bitevní flotily německého válečného námořnictva se v průběhu let měnily a postupně narůstaly. Ačkoliv se roku 1843 ve Štětíně objevila první pruská bitevní korveta, neměla tato okolnost prakticky žádný vojenský význam. Roku 1848 totiž dánská flotila disponovala vůči pruskému loďstvu dostatečně velkou silou, aby mohla naprosto nerušeně blokovat celé německé pobřeží. Na následný neúspěch v bitvě u Jasmundu z roku 1864 reagoval pruský námořní plán z roku 1865, na jehož základě se Prusko mělo stát námořní mocností druhého řádu. Jako obecné cíle byly proklamovány: 1) ochrana obchodu, pobřeží a domácích přístavů a 2) získání vážnosti v evropských záležitostech zejména u těch zemí, které jsou dostupné jen z moře.<sup>253</sup> Na tyto ideje navázal roku 1867 Severoněmecký spolek. Úloha bitevního námořnictva měla spočívat v: 1) ochraně námořního obchodu Severoněmeckého spolku a rozšiřování jeho vlivu na mořích; 2) ochraně vlastních pobřeží a přístavů v Severním a Baltském moři a 3) narušování nepřátelského obchodu, útocích na cizí flotily, pobřeží a přístavy v případě války.<sup>254</sup>

---

<sup>251</sup> *Ausland*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 16–17. Přehledně toto rozdělení německých zájmových sfér viz Příloha č. 14.

<sup>252</sup> *Auslandsschiffe*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 17–19.

<sup>253</sup> BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 40.

<sup>254</sup> HUBATSCH, s. 14.

Německé císařské námořnictvo se drželo pruské strategie a ještě roku 1873 se počítalo se stejným plánem jako roku 1867. Úkoly flotily zůstávaly stejné, ale kvantitativně jich přibývalo.<sup>255</sup> V 80. letech konstatovali mnozí námořní stratégové, že malá německá flotila nedostačuje úkolům, které se na ní kladou. Sílily hlasy volající po vybudování většího množství lodí. Caprivi roku 1883 prohlásil, že „*pokud chce Německé císařství v budoucnu něco znamenat, nesmí se stáhnout z moře.*“<sup>256</sup> Po roce 1884 se navíc k dosavadním úkolům císařského námořnictva přidala potřeba poskytnout ochranu nově nabytým koloniím.<sup>257</sup> Při vzpomínce na rok 1873 dokonce Stosch roku 1886 prohlásil: „*Jak malý byl tehdy německý svět!*“<sup>258</sup> Názor, že flotila stále méně dostačuje úkolům, které jsou na ní kladeny, se objevoval v 90. letech 19. století se stále větší intenzitou.<sup>259</sup>

Tirpitz hovořil v souvislosti s výstavbou flotily o nutnosti ochrany *německých zájmů* (die deutschen Seeinteressen). V užším smyslu rozuměl pod tímto pojmem takovou činnost poddaných německého císaře, kterou tito provozovali osobně nebo prostřednictvím svého kapitálu v zámořských územích nebo v těch evropských státech, které byly z Německa přístupné pouze po moři. Konkrétně se jednalo o:

- 1) námořní obchod, který se uskutečňoval jak v německých, tak v cizích přístavech a na němž se podíleli občané Německého císařství,
- 2) námořní přepravu zboží po moři, která se dále dělila na:
  - a) plavbu při vlastním pobřeží,
  - b) plavbu po moři směřující k jiným státům,
  - c) plavbu provozovanou mezi cizími státy,
- 3) německá rejdařství,
- 4) stavbu lodí,
- 5) rybaření, které se dále dělilo na rybaření při pobřeží a rybaření na širém moři,
- 6) námořní pojištění občanů Německého císařství,
- 7) kolonie,
- 8) německá osídlení a německé podniky v cizině,

---

<sup>255</sup> Tamtéž, s. 14.

<sup>256</sup> Viz *Aufgaben der Kriegsflotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 7.

<sup>257</sup> STELLNER, *Poslední německý císař...*, s. 197.

<sup>258</sup> Viz *Aufgaben der Kriegsflotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 8.

<sup>259</sup> Tamtéž, s. 7–9.

9) německý kapitál v těch podnicích a půjčky těch zemí, které patřily do německé námořní dopravy.<sup>260</sup>

Ústava Německého císařství z roku 1871 popisovala ve třetím článku, že: „*V zahraničí mají všichni Němci rovnoměrný nárok na ochranu říše.*“<sup>261</sup> Alfred Tirpitz apeloval na tuto stránku věci a zdůrazňoval, že je povinností státu starat se o své příslušníky, ať už se nalézají kdekoli na světě. Obzvláště vyzdvihl v tomto ohledu slova Benjamina Disraeliho, který prohlásil: „*Právo a úcta jednotlivce jsou identické s právy a úctou národa... Jde i o vážnost státu ve světě. Ochranu vlastních zájmů musíme uchránit, i kdyby to stálo tu poslední loď, tu poslední guineu.*“<sup>262</sup> Podobně se na německé půdě k této problematice vyjádřil šéf admirality Stosch, když již 1. prosince 1874 prohlásil: „*Nezapomínejte, pánové, že po celém světě žije 5 milionů Němců, a že téměř v každém přístavu na světě žijí nějací Němci. Všichni tito Němci mají nárok na podporu, a to od té doby, kdy se z Německa stala velká mocnost, která disponuje ve světě velkou silou. Dle mého názoru je naší povinností dostát požadavkům, které jsou na nás kladeny. Vždyť vše pramení z našeho vlastního jednání zde v naší vlasti.*“<sup>263</sup> Ochrana Němců v zahraničí tvořila součást úkolů, které měla na základě Tirpitzova plánu plnit německá flotila.<sup>264</sup>

Alfred Tirpitz kladl velký důraz na nasazení menších bitevních lodí v zámoří. Dělové čluny a malé křižníky měly za úkol brázdit moře v jižním Pacifiku a plout při pobřeží Afriky a východní Asie. I v době míru musely plnit tuto povinnost, aby se tak demonstrovala stálá přítomnost císařské moci v německých koloniích. V případě války samozřejmě nehrály tyto lehké bitevní lodě při válečných operacích rozhodující úlohu, přesto představovaly i tehdy důležitý faktor, protože mohly krýt vlastní polní vojsko z moře.<sup>265</sup> V souvislosti s ochranou Němců v zámoří se hovořilo i o těch, kteří v Africe, Asii a Oceánii šířili křesťanství. Poslanec Fritzen prohlásil již 9. prosince 1895 o katolických misích v Asii: „*Dříve chránili naše misionáře v Číně Francouzi. To se však neslučovalo s naším patriotickým cítěním ... my potřebujeme u čínského pobřeží lodě. Ne*

<sup>260</sup> *Deutsche Seeinteressen*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 190–194. Srov. *Die Seeinteressen des Deutschen Reiches: Zusammenge stellt auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amtes*, Berlin 1898.

<sup>261</sup> Viz *Schutz der Deutschen im Auslande*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 173.

<sup>262</sup> Benjamin Disraeli (1804–1881), první lord Beaconsfield, byl konzervativní britský státník a úspěšný romanopisec. V letech 1874–1880 zastával úřad britského ministerského předsedy. Více o tomto člověku PILÁT, Jan, *Benjamin Disraeli*, Praha 1967. Citát viz *Schutz der Deutschen im Auslande*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 174.

<sup>263</sup> Tamtéž, s. 174.

<sup>264</sup> UHLE-WETTER, s. 117.

<sup>265</sup> RÖDER, s. 34.

*nějaký dělový člun, ale opravdové lodě, které budou hodny zastupování Německého císařství.*“<sup>266</sup> S tímto názorem se ztotožnil i Alfred Tirpitz a poukazoval na nutnost poskytovat německým misiím určitou záruku ochrany z moře.<sup>267</sup>

Němečtí rybáři neomezovali svou aktivitu pouze na příbřežní oblasti, ale působili také na širém moři. Postupem let přibývalo Němců, kteří se specializovali na výlov ryb, a císařské námořnictvo bylo pověřeno jejich ochranou.<sup>268</sup> Roku 1882 byla v Haagu uzavřena smlouva, která upravovala podmínky rybaření na širém moři. Aby nedocházelo k poškozování zájmů německých rybářů ostatními národy, došlo k vybrání několika kapitánů, kteří měli s pomocí menších bitevních lodí dohlížet na dodržování smlouvy uzavřené v Haagu. Velící dvou průzkumných lodí měli za úkol hlídat mořský prostor a dohlížet mimo jiné i na to, aby nikdo nerybařil ve chvíli, kdy se líhly nové ryby.<sup>269</sup> Celkově se na německém rybářství podílelo roku 1895 33 690 lidí, z toho 10 144 pracovalo přímo na moři jako námořníci.<sup>270</sup> I přes růst počtu německých rybářů nestíhali tito pokrývat poptávku obyvatel a hlavní část německé spotřeby pokrýval import. Tři čtvrtiny německého konzumu čerstvých a solených ryb, sledů, ústřic, humrů, rybiho tuku a velryb tvořil import ze zahraničí.<sup>271</sup>

Alfred Tirpitz předkládal německé veřejnosti údaje, které se týkaly světového námořního obchodu. Obrat zboží na tomto trhu se v průběhu 19. století (v letech 1801–1897) téměř zdvacetinasobil. Němci nehráli na počátku a v první polovině století v případě podílu na světovém obchodu významnější úlohu. Byli třetí (za Velkou Británií a Francií), nebo dokonce čtvrtí (za Spojenými státy americkými). Koncem století se však situace zásadním způsobem změnila a Německé císařství představovalo hned po Velké Británii nejdůležitějšího námořního přepravce zboží.<sup>272</sup> V letech 1870/1871–1897/1898 stoupl podíl německých lodí poháněných párou na světovém obchodě o 4,4 procenta. Podíl britských zůstal zachován, francouzský pomalu klesal. Roku 1870/1871 patřilo Německému císařství čtvrté místo za Velkou Británií, Spojenými státy Americkými a

---

<sup>266</sup> Aloys Fritzen (1840–1916) byl německý právník a poslanec říšského sněmu, kam byl zvolen za stranu Centrum. Jeho citát viz *Missionschutz*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 123.

<sup>267</sup> Tamtéž, s. 123.

<sup>268</sup> UHLE-WETTER, s. 116.

<sup>269</sup> *Fischereischutz*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 61.

<sup>270</sup> Viz Přílohy č. 15 a 16.

<sup>271</sup> *Seefischerei*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 177–178.

<sup>272</sup> RÖHL, s. 1120.

Francií v množství parníků. V letech 1897/1898 však již Německé císařství představovalo bezprostředně po Velké Británii druhou nejdůležitější sílu v této oblasti.<sup>273</sup> Budoucnost zároveň Tirpitz naplňovala optimismem. Zatímco ve starších průmyslových státech, ve Velké Británii, Francii a Belgii, vývoz ustupoval nebo dokonce stagnoval, v Německu se zejména v posledním desetiletí 19. století velice rychle rozrostl.<sup>274</sup>

Tento vývoj znepokojoval ostatní země, které zaostávaly v průmyslové soutěži, především podnikatelské kruhy Velké Británie.<sup>275</sup> Německá flotila parníků se vůči té britské měla v letech 1870/1871 v poměru 1:16, roku 1898 však již 1:7. Výroba tohoto druhu obchodních plavidel v německých přístavech nadále rostla a námořní obchod hrál v Německém císařství stále významnější úlohu. Alfred Tirpitz ve svých úvahách o prvním námořním zákoně kladl velký důraz na ochranu tohoto způsobu výměny zboží. Obchod Němců po moři převládal při výměně zboží s Velkou Británií a Irskem, Norskem, Švédskem, Dánskem, Rumunskem, Řeckem, Bulharskem, Španělskem, Portugalskem a Itálií. Pozemní obchod převažoval při výměně zboží s Ruskem, Rakousko-Uherskem, Francií, Belgií, Nizozemím a Švýcarskem. Ale pouze v případě Švýcarska probíhala výměna zboží výlučně po souši. Alfred Tirpitz dokládal, že silná flotila by Němcům přinesla jistotu nerušeného průběhu obchodu a ochranu ekonomických zájmů.<sup>276</sup>

Němci byli především v případě textilního průmyslu prakticky úplně odkázáni na dovoz ze zámoří. Syrovou bavlnu dováželi ze Spojených států amerických, východní Indie a Egypta, ovčí vlnu z Austrálie, Argentiny, Kapska a Velké Británie, syrové hedvábí z Itálie, jutovník z východní Indie, len a konopí z baltské oblasti, které patřilo pod carské Rusko. Němci rovněž pro různá odvětví svého průmyslu potřebovali chilský ledek, indigo, barevná dřeva, léčiva, gutaperču, palmová jádra, olej z bavlníkových semen, alabastr a mramor. Pro šperkařství měly velký význam drahé kovy, drahokamy a korále. Německý průmysl byl v konečném důsledku na vývozu a dovozu mimořádně závislý a zrušení dovozu ze zámořských území by pocítili prakticky všichni Němci.<sup>277</sup> V případě války by bylo nutné zavřít hranice a obstarat dovoz surovin z jiných zdrojů, než z těch, kterými by disponovaly válčící státy. Kdyby došlo k ukončení přísunu surovin ze zahraničí, dotklo by

---

<sup>273</sup> *Welthandelsflotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 233–239.

<sup>274</sup> *Welthandel*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 227–233.

<sup>275</sup> Tamtéž, s. 230.

<sup>276</sup> *Seehandel*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 178–182.

<sup>277</sup> BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 51.

se to více než poloviny lidí pracujících v průmyslu. Poškozeny by tedy byly přes tři miliony pracujících.<sup>278</sup>

Způsob navazování obchodních vztahů prostřednictvím rozsáhlých expedic, jakou byla například výprava Prusů do Japonska roku 1861, se již koncem století neprováděl. Úsloví „Obchod následuje vlajku“ však neztratilo na svém významu. Podle Tirpitzova názoru měl kapitál, kterým disponovali Němci v zámoří, zůstat v rukou Němců. Křižníkům situovaným v zahraničí připadla z tohoto hlediska především reprezentační funkce. Při pohledu na německou vlajku umístěnou na menší bitevní lodi měl každý obyvatel zámoří nabýt dojmu, že toto plavidlo pouze reprezentuje moc větší flotily, umístěné v Severním a Baltském moři. V případě vyslání lodí do zahraničí se počítalo pouze s rezervními plavidly. Bitevní flotila měla zůstat v domácích vodách. Alfou a omegou Tirpitzovy strategie týkající se obchodování v případě války bylo vybojování panství ve vlastních vodách. Pokud by Němci nedokázali dosáhnout tohoto cíle, jevily by se všechny dosavadní snahy vybudovat námořnictvo jako zbytečné. Slovy Alfreda Tirpitz: „*Zůstat stát na polovině cesty při budování flotily je totéž co vybudování domu bez střechy.*“<sup>279</sup> Proto posléze kladl velký důraz na vybudování všech lodí, které měl v plánu, a ne jen některých z nich.<sup>280</sup>

Myšlenka vybudování velké bitevní flotily, která by reprezentovala navenek sílu Německého císařství, se objevila již v proslovu poslance Wedell-Malchowa z 27. listopadu 1888. Tehdy prohlásil: „*Když se ve vzdálených zemích neví, že za jednou naší korvetou opravdu stojí velká síla, která by jí mohla přijet na pomoc, pak tato korveta nebudí přílišný respekt.*“<sup>281</sup> K útoku na malé německé křižníky nebo obchodní lodě mohlo v zámoří dojít především za války v důsledku kaperství. Tento pojem se stal součástí námořního práva roku 1856, kdy jej stanovila mírová konference v Paříži. Pojmem kaperství se rozuměly aktivity soukromých osob, které pod autoritou nějakého státu nalézajícího se ve válce vedly k ničení nepřátelského námořního obchodu a narušování neutrálního námořního obchodu. Pařížská dohoda považovala kaperství za nelegální. Rychlé parníky se pro toto pirátství hodily. Spojené státy americké, Mexiko a Španělsko na pařížskou dohodu

---

<sup>278</sup> Seehandel, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 178–182.

<sup>279</sup> Viz Seehandelsschutz, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 183–190.

<sup>280</sup> BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 53.

<sup>281</sup> Viz Seehandelsschutz, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 183–190.

nepřistoupily a jevílo se jako velice pravděpodobné, že v případě války dojde právě na tento druh boje.<sup>282</sup> Německé námořnictvo mělo být připraveno postupovat proti pirátství.<sup>283</sup>

Hrabě Caprivi ve spisu z 11. března 1884 prohlásil: „*Potřebujeme velkou flotilu ... jinak nebudeme mít politicky žádný význam.*“<sup>284</sup> A velice aktivně se za myšlenku vybudování silné německé flotily zasazovaly především noviny *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*. Ve výtisku ze dne 26. ledna 1898 stálo: „...v případě války dvou států mezi sebou a vyhlášení německé neutrality může Německé císařství počítat s dodržováním této neutrality pouze v případě, když bude disponovat silou, která umožní respekt vůči domácím lodím.“<sup>285</sup> A 1. února 1898 v *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* stálo: „V případě, že bychom se s některou námořní velmocí dostali do obchodních sporů, budeme potřebovat flotilu, která nám zajistí hlavní slovo v případě projednávání tohoto problému.“<sup>286</sup> Ve stejném smyslu se vyjádřil 13. ledna 1898 řečník Adolph Woermann. Prohlásil, že bitevní lodě jsou také dobré pro případ, kdy je podepsána v důsledku práce diplomatů Německého císařství obchodní smlouva. V tu chvíli je flotila jakýmsi garantem a slouží k tomu, aby nedošlo k porušení smlouvy.<sup>287</sup>

Alfred Tirpitz argumentoval, že rychle přibývajícím počet obyvatel v Německém císařství může v budoucnu zapříčinit hospodářskou krizi.<sup>288</sup> Počet obyvatel měřil na základě sečtení rozdílu dvou faktorů. Zaprvé od sebe odečetl počet těch, kdo zemřeli, a těch, kdo se narodili. Zadruhé stanovil rozdíl těch, kdo stát opustili a těch, kdo se do země nastěhovali. Vezmeme-li v úvahu státy Severní Ameriky, státy Evropy, Rusko a Japonsko, pak pouze ve Spojených státech amerických a Rusku žilo v roce 1895 více obyvatel nežli v Německém císařství. V evropské části Ruska žilo tehdy 106,2 milionu obyvatel. Do tohoto počtu zahrnoval Tirpitz i obyvatele Finska, Polska a ostatních menších národů, které žily v carském Rusku. Ve Spojených státech amerických žilo roku 1895 69,8 milionu obyvatel, v Německém císařství 53,3 milionu, Rakousku-Uhersku 43,3 milionu, Japonsku 42,3 milionu, Velké Británii a Irsku 39,5 milionu, Francii 38,5 milionu, Itálii 31,1 milionu,

<sup>282</sup> *Kaperei*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 95.

<sup>283</sup> O pirátské válce, která nakonec skutečně probíhala na světových oceánech v průběhu obou světových válek více PEJČOCH, Ivo, *Němečtí korzáři: Pomocné křižníky první a druhé světové války*, Praha 2005.

<sup>284</sup> Viz *Seehandelsschutz*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 185.

<sup>285</sup> Tamtéž, s. 187.

<sup>286</sup> Tamtéž, s. 187.

<sup>287</sup> Srov. UHLE-WETTER, s. 116 – *Seehandelsschutz*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 183–190.

<sup>288</sup> *Die Seeinteressen des Deutschen Reiches: Zusammengestellt auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amtes*, Berlin 1898, s. 25–27.

Belgii 6,1 milionu a Nizozemsku 4,6 milionu. V 90. letech 19. století ustával proud německých vystěhovalců do Spojených států amerických, což způsobila tamní hospodářská krize v letech 1893–1895 a občasné zaváděná protiimigrační politika.<sup>289</sup>

Alfred Tirpitz zároveň zdůrazňoval, že v Německém císařství stoupal počet obyvatel s velikou rychlostí. S výjimkou Ruska dokonce nejrychleji ze všech vyspělých zemí a nejrychleji v oblasti střední a západní Evropy. Roku 1896 přibýlo v Německém císařství 816 000 obyvatel. Tento fakt způsobila především velmi vysoká natalita.<sup>290</sup> Z tohoto úhlu pohledu sestávala Tirpitzova argumentace ohledně potřeby silné flotily na třech základních pilířích. Zaprvé měla silná flotila chránit celní politiku a tím i hospodářství. Tím by byla německému průmyslu dána jistota, že bude mít i nadále možnost ze zahraničí získávat suroviny a vyvážet hotové výrobky. Obyvatelé Německého císařství by tak měli jistotu obživy a užívali by materiálních jistot ve vlastní zemi. Zadruhé měla silná flotila chránit hospodářskou kontinuitu i do budoucna. Přibývání obyvatel Německého císařství totiž způsobovalo potřebu plavit se po mořích ve větším počtu, a silná flotila byla jediným prostředkem k ochraně těchto německých zájmů. Zatřetí mělo silné loďstvo za úkol chránit Němce, kteří emigrovali do zámoří.<sup>291</sup>

Německé námořnictvo sloužilo i geografickým a jiným vědeckým účelům. Mezi tradiční úkoly patřilo například vyměřování domácího pobřeží a pobřeží kolonií, protože se často měnila (například erozí).<sup>292</sup> Tímto úkolem bylo pověřeno *nautické oddělení* (Nautische Abteilung) říšského Námořního úřadu.<sup>293</sup> Institucí válečného námořnictva bylo i Deutsche Seewarte se sídlem v Hamburku. Zde se shromažďovaly deníky kapitánů lodí, vyjímaly se z nich meteorologické informace a ty se pak publikovaly v tisku.<sup>294</sup> Tyto údaje týkající se především varování před bouřemi se dočkaly odezvy nejen u kapitánů lodí, ale

---

<sup>289</sup> V 90. letech klesal počet obyvatel Německého císařství, kteří emigrovali do Spojených států Amerických. Roku 1892 se jednalo o 116 000 obyvatel, 1893 o 88 000, 1894 o 45 000, 1895 o 37 000 a roku 1896 o 34 000 obyvatel. Více *Wanderung, internationale*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 223–227.

<sup>290</sup> SCHULTZE-HINRICHS, s. 28.

<sup>291</sup> *Volksvermehrung*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 219–223.

<sup>292</sup> Příklad viz Příloha č. 17.

<sup>293</sup> Ačkoliv představovala Velká Británie pro Němce velký vzor, uchovali si středoevropané v mnoha ohledech svá specifika. To platí i o jazyku používaném v odborných kruzích německého námořnictva. Kněz Gustav Goedel nám zanechal informace ohledně odborných výrazů a slangu v německém námořnictvu. Vyjádřil tvrzení, že mluvu, kterou používali v odborné rovině pracovníci u německého námořnictva, tvořila z velké většiny slova, která měla svůj původ ve staré němčině. Zároveň podotkl, že Němci nové pojmy pro nové vynálezy nepřejímali, ale pokud to bylo možné, vytvářeli vlastní. Více GOEDEL, Gustav, *Neuhochdeutsche Seemannssprache*, in: *Marine Rundschau*, Vierter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1893, s. 283–299, 363–384.

<sup>294</sup> Viz Přílohy č. 18 a 19.



také u lidí pracujících v zemědělství. Dalšího zdokonalení se na německé půdě dočkaly nástroje určené k námořní plavbě. Konkrétně se jednalo o kompas, chronometr a sextant. Zejména kompas se dočkal vylepšení. Ještě roku 1873 se tento měřicí přístroj dovážel z Velké Británie. Roku 1897 již ale Němci vyráběli vlastní a na jeho zdokonalování neustále pracovali.<sup>295</sup> Snažili se v případě kompasu odstranit odchylku a dosáhnout maximální možné přesnosti. Zejména Hamburk dosáhl v případě zdokonalování kompasu a teorie zkoumání odchylky (Deviationstheorie) světového ohlasu.<sup>296</sup>

Němci, kteří organizovali nejružnější expedice, přispěli svým výzkumem v oblastech etnologie, zoologie, zkoumání mořského dna, botaniky nebo oceánografie.<sup>297</sup> Informace z těchto bádání byly posléze publikovány v tiskovinách *Marine-Rundschau*, *Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie*, týdenících *Nachrichten für Seefahrer*, *Segelanweisungen*, periodiku *Verzeichnisse der Leuchtfeuer aller Meere*, ročence *Aus dem Archiv der Seewarte* nebo *Gezeitentafeln*.<sup>298</sup> Alfred Tirpitz tímto způsobem poukázal na fakt, že německé námořnictvo přispívalo mnoha vědeckým odvětvím. Profesor Georg Neumayer například argumentoval, že výzkum slapových jevů, které se tolik dotýkají Němců žijících při pobřeží, nestačí zkoumat pouze z pevniny, ale může být uskutečnitelný pouze námořnictvem a měřením na širém moři.<sup>299</sup>

### 5. 5. Jak silná má být německá flotila?

Alfred Tirpitz předkládal německé veřejnosti údaje o nákladech na námořnictvo ostatních velmocí.<sup>300</sup> Z těchto statistik vycházelo Německé císařství jako stát, který příliš nedbá o svou námořní sílu. V letech 1890–1897 dávaly velké státy na námořnictvo ročně průměrně tyto finanční prostředky: Velká Británie 359 milionů, Francie 227 milionů, Spojené státy americké 124 milionů, Rusko 111 milionů, Itálie 83 milionů, Německé císařství 81 milionů a Japonsko 47 milionů marek. Z uvedeného vyplývá, že Německo ve výdajích na námořnictvo velice zaostávalo, a to například i v porovnání s Itálií, která měla v poměru k Německu pouze tři pětiny počtu obyvatel, a přesto vyšší výdaje na armádu. V souvislosti s velkými výdaji, které by s sebou výstavba flotily nesla, zmiňoval Alfred

---

<sup>295</sup> Viz příloha č. 20.

<sup>296</sup> *Kulturaufgaben der Kriegsflotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 112–115.

<sup>297</sup> BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 65.

<sup>298</sup> K výzkumu Severního ledového oceánu viz Příloha č. 21.

<sup>299</sup> Georg Neumayer, od roku 1900 von Neumayer (1826–1909) byl německý profesor, geofyzik a polární vědecký pracovník. Zajímal se především o slapové jevy. Viz *Kulturaufgaben der Kriegsflotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 112–115.

<sup>300</sup> STELLNER, *Poslední německý císař...*, s. 197.

Tirpitz slova štrasburského profesora Georga von Mayra, který do novin *Münchener Allgemeine Zeitung* napsal: „*Chceme snad v 19. a 20. století hrát ve světě stejně žalostnou úlohu jako v 15. a 16. století, kdy se odehrávaly husitské a turecké války, kdy jsme nebyli ochotni postavit se za společnou věc, kdy nás všichni přezíravě přehlíželi jenom kvůli tomu, že jsme nebyli ochotni odvádět pořádné daně?*“<sup>301</sup>

Německé císařské námořnictvo zaostávalo za ostatními velmocemi i v počtu bitevních lodí. Vývoj let 1883–1897 jasně dokládá, že německé válečné námořnictvo hraje v tomto ohledu čím dál podřadnější úlohu. Následující výčet označuje řadové lodě s minimální tonáží 5 000 tun a všechny druhy křižníků. Roku 1883 vlastnily Velká Británie 38 řadových lodí a 98 křižníků, Francie 19 řadových lodí a 70 křižníků, Rusko 3 řadové lodě a 30 křižníků, Itálie 7 řadových lodí a 11 křižníků, Spojené státy americké žádnou řadovou loď a 30 křižníků, Japonsko žádnou řadovou loď a 10 křižníků, Německé císařství 11 řadových lodí a 22 křižníků. Roku 1897 vlastnily Velká Británie 62 řadových lodí a 197 křižníků, Francie 36 řadových lodí a 197 křižníků, Rusko 18 řadových lodí a 33 křižníků, Itálie 12 řadových lodí a 45 křižníků, Spojené státy americké 11 řadových lodí a 47 křižníků, Japonsko 7 řadových lodí a 39 křižníků, Německé císařství 12 řadových lodí a 34 křižníků. Z uvedeného vyplývá, že Německo ztrácelo ve výrobě bitevních lodí za všemi ostatními velmocemi, pouze s výjimkou Ruska, které překonalo ve výrobě křižníků.<sup>302</sup> Údaje tohoto odstavce uvádím v následující tabulce:

Státy	Řadové lodě nad 5 000 tun			Křižníky nad 800 tun		
	Množství roku 1883	Množství roku 1897	Rozdíl let 1883–1897	Množství roku 1883	Množství roku 1897	Rozdíl let 1883–1897
	1	2	3	4	5	6
Velká Británie	38	62	+24	98	197	+99
Francie	19	36	+17	70	83	+13
Rusko	3	18	+15	30	33	+3
Itálie	7	12	+5	11	45	+34
Spojené	0	11	+11	30	47	+17

<sup>301</sup> Georg Mayr, od roku 1877 von Mayr (1841–1925) byl německý profesor, statistik a národohospodář. Jeho citát viz *Uebersicht der Ausgaben für die Flotte in den wichtigen Großstaaten*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 216.

<sup>302</sup> *Fremde Kriegsflotten*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 82–86.

státy americké						
Japonsko	0	7	+7	10	39	+29
Německé císařství	11	12	+1	22	33	+11

Vztahy na moři mezi jednotlivými státy se řídily podle zákonů mezinárodního práva. V tomto ohledu však existovalo několik nepřesně definovaných položek a v případě sporů rozhodovala o vítězi pouze přesnější argumentace. Slovní spojení typu „*frei Schiff – frei Gut*“ – tedy „svobodná loď – svobodné zboží“, a „*unfrei Schiff – frei Gut*“, tedy „nesvobodná loď – svobodné zboží“, se často zmiňovala v rámci diskuzí o mezinárodním právu. V prvním případě označení znamenalo, že zboží pod neutrální vlajkou nesmí být dotčeno a musí být ponecháno nedotčené. Ve druhém případě slovní spojení znamenalo, že zboží pod nepřátelskou vlajkou nesmí být dotčeno a musí být ponecháno nedotčené. Toto pravidlo se vztahovalo na veškeré zboží naložené na lodi, pouze s výjimkou kontrabandu. Problém spočíval právě v tomto označení. Pod pojmem válečný kontraband se obecně rozumělo takové zboží, které je potřebné k vedení války nebo chod války ulehčuje. Britové a Francouzi již v minulosti označovali za kontraband například potraviny.<sup>303</sup> V praxi vypadala tato teorie tak, že loď chycená v průběhu války byla protivníkovi vydána napospas a určení toho, co je kontraband, bylo záležitostí toho, kdo loď zajal.<sup>304</sup>

Francouzští stratégové Réveillére, Montechant a Fournier viděli v zabavování zboží nepřátelských a neutrálních lodí dokonce hlavní prostředek při vedení války. Například v 80. letech při válce s Čínou prohlásili Francouzi rýži za kontraband a nedovolili její dopravování do říše středu s odůvodněním, že by mohla sloužit k vyživování nepřátelského vojska. Na německé půdě na tuto problematiku upozorňoval především tajný rada doktor Philipp Zorn, který podotýkal, že v případě válečného střetnutí se žádná velmoc nebude zdráhat propůjčit slovu kontraband co možná nejširší význam.<sup>305</sup> Na německé půdě ještě roku 1897 nevymizely z paměti události Krymské války.<sup>306</sup> Pod pohružkou blokády severoněmeckých přístavů zakázala tehdy britská diplomacie Prusům dovážet zbraně do Ruska. Naopak v letech 1870/1871 dováželi Britové zbraně do Francie i přesto, že

<sup>303</sup> *Kriegskontrabande*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 98–99.

<sup>304</sup> *Seerecht*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 194–197.

<sup>305</sup> Philipp Zorn (1850–1928) byl německý učitel církevního a státního práva. Viz POHL, Heinrich: *Philipp Zorn als Forscher, Lehrer und Politiker: Blätter zu seinem Gedächtnis*, Tübingen 1928.

<sup>306</sup> HUBATSCH, s. 60.

oficiálně byli neutrálním státem. Negativní postoj vůči Němcům zaujal tehdy i britský tisk.<sup>307</sup> Když proti tomu vznesla německá strana protest, Britové pokračovali ve své činnosti a v listech *The Times* se objevila provokativní věta „*Kdepak je německá flotila?*“, totiž k blokování francouzského pobřeží.<sup>308</sup>

Alfred Tirpitz argumentoval, že Německé císařství musí disponovat silnou flotilou nejen v případě bezprostředního zapojení ve válce, ale i v případě, kdy bude zachovávat neutralitu. Jako příklad se často uváděl rok 1589, kdy anglická královna vedla válku se Španěly a zabavovala bez náhrady náklady lodí hanzovních měst mířících do Španělska. Plavidla tenkrát vezla obilí a materiál na stavbu lodí. Angličané tyto předměty označili za kontraband a zabavili, popřípadě odkoupili za nízkou cenu, čímž samozřejmě narušili ekonomiku hanzovních měst. Něco podobného nesmělo, dle Tirpitzova názoru, Německé císařství do budoucna připustit.<sup>309</sup> Tirpitz poukazoval v tomto ohledu především na fakt, že i zboží neutrálních lodí mohlo být považováno za kontraband. V důsledku problematiky označování kontrabandu podotýkal, že i neutrální stát musí hájit své námořní zájmy a budovat silnou flotilu, protože ji může potřebovat i pro případ války cizích států mezi sebou.<sup>310</sup>

Koncem století se objevily ve dvou britských magazínech články týkající se německých kolonií a císařského námořnictva. Jednalo se o provokativní statě žurnalistů, kteří zdůrazňovali britskou převahu na moři a zmiňovali nedostatečnou sílu německého námořnictva. V prvním případě se jednalo o článek z anglického týdeníku *Spectator* z 16. ledna 1897. Reagoval na stat' z novin *Hamburger Nachrichten*, kde ve článku s názvem „*Englische Vergrößerungssucht*“ (Anglická touha po rozpínavosti) stálo, že se každá velká říše rozpadla, válečné zdroje Britů nejsou nevyčerpatelné a autor článku vyjádřil zvědavost, zda by při válečné zkoušce britské impérium vydrželo. Jeden z žurnalistů listu *Spectator* reagoval na tuto provokaci popisem teoretického střetu mezi Brity a Němci: Nejprve by došlo k zajištění nebo potopení německých válečných lodí v Tichém Oceánu a u afrického pobřeží. Posléze by posádky z ostrova Mauritius a

---

<sup>307</sup> Například protiněmecké básně britského autora George Mereditha byly okamžitě publikovány v britském tisku. Noviny *Quarterly Review*, *Morning Post* a *Pall Mall Gazette* se také vyjadřovaly profrancouzsky. Přitom se nejednalo o žádné nekvalitní tiskoviny, protože do nich vkládaly své články i budoucí nositelé Nobelových cen R. Kipling, W. Yates, G. Shaw a W. Churchill. Více UHLE-WETTER, s. 101, 110–111.

<sup>308</sup> *Seerecht*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 194–197.

<sup>309</sup> *Kriegskontrabande*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 98–99.

<sup>310</sup> *Seerecht*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 194–197.

z východní Indie obsadily Německou východní Afriku. Vojsko z Kapského města by obsadilo zátoku Angra Pequeña a zemi Damara (Damaraland). Anglické sbory by pronikly na Kamerun a z Austrálie by Britové podnikli invazi na Německou Novou Guineu. Obchodní flotila Němců by tak bez opěrných bodů byla Britům vydána na milost a nemilost. Blokovat německé přístavy v Severním a Baltském moři by bylo velice jednoduché. Celkově by Němci ztratili v důsledku britské převahy na moři sto milionů liber, které tehdy představovaly přibližně dvě miliardy marek. Tato skutečnost by způsobila vymizení Němců z mezinárodního obchodu.<sup>311</sup>

Druhý protiněmecký článek se objevil v týdeníku *Saturday Review* 11. září 1897.<sup>312</sup> Autorovi této statě se především nelíbil vzrůst podílu Německého císařství na světovém obchodu.<sup>313</sup> Zdůraznil, že v Evropě vznikají dva nesmiřitelné tábory, kdy na jedné straně stojí Velká Británie se svou dlouhou námořní tradicí a na druhé straně nově vzniklé Německé císařství, které se stále více podílí na světovém obchodu a ohrožuje tak v tomto ohledu britské pozice. Autor článku zároveň podotkl, že by mnoho za sebou jdoucích malicherných třenic mezi těmito dvěma státy mohlo zapříčinit největší válku, jakou kdy svět viděl. A kdyby na konci tohoto konfliktu zůstala Velká Británie jako vítěz, nenašel by se jediný Brit, který by na tomto vítězství nezbohatl. Alfred Tirpitz v reakci na tento článek zdůraznil, že by v budoucnosti skutečně mohlo dojít k zájmovému střetu mezi Velkou Británií a Německým císařstvím a že jsou zároveň Britové jediným evropským národem, který může bez velkého rizika napadnout Němce na jejich území a přitom nemusejí pochybovat o svém vítězství. Nepomohla by v tomto případě ani pomoc trojspolkových partnerů.<sup>314</sup> Faktem zůstává, že oba tyto články způsobily v Německém císařství velký rozruch.

Myšlenka získat nebo popřípadě udržet prostřednictvím držby velké flotily politickou moc v Evropě a ve světě se objevovala v německém prostoru již v 60. letech 19. století. Dne 11. prosince 1866 prohlásil Georg von Vincke v pruské Poslanecké sněmovně (Preußisches Abgeordnetenhaus), že velmoc může zůstat velmocí pouze tehdy,

---

<sup>311</sup> *Spectator-Artikel*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 204–209.

<sup>312</sup> Srov. HUBATSCH, s. 14 – SCHULTZE-HINRICHS, s. 30.

<sup>313</sup> V novinách *Saturday Review* se objevil protiněmecký článek již roku 1895, tedy dávno před začátkem budování císařského námořnictva. Tehdy psal tento list o tom, že z obchodního hlediska již není největším nepřítelem Velké Británie Francie, ale Německé císařství. UHLE-WETTER, s. 108.

<sup>314</sup> *Saturday Review: England und Deutschland*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 149–152.

pokud bude disponovat požadovanou silou na moři.<sup>315</sup> Ministr námořnictva (Marineminister) generál Roon roku 1871 v říšském sněmu prohlásil: „*Myslím, že budeme s ohledem na ostatní námořní mocnosti něco znamenat, pouze pokud zreorganizujeme naši flotilu.*“<sup>316</sup> Ve stejném smyslu se roku 1873 vyjádřil tehdejší ministr financí Miquel, když prohlásil, že se stát neobejde v případě uchovávání své vážnosti mezi ostatními národy bez silné flotily. Šéf admirality generál Stosch v březnu roku 1878 konstatoval, že nově probuzená německá moc zapříčinila, že je třeba pokrýt mnohem více požadavků, než se původně předpokládalo.<sup>317</sup>

Dne 27. listopadu 1888 se o vlivu námořní moci jakožto mocenském faktoru vyjádřil poslanec Wedell-Malchow. Prohlásil, že v případě budoucí evropské války dojde ke střetnutí koalic. Zároveň zdůraznil, že kdyby Německé císařství vlastnilo flotilu, k takovéto válce by nedošlo, protože ta by byla garantem míru.<sup>318</sup> Nevědomky tak charakterizoval pozdější hlavní strategickou linii, podle které se řídil Alfred Tirpitz, tedy teorii nepřiměřeného rizika. Podle tohoto plánu mělo Německé císařství disponovat dostatečně silnou a odstrašující flotilou, aby se žádný jiný evropský stát neodvážil napadnout Německé císařství, protože by to znamenalo zánik většiny nebo celé jeho námořní síly. Velká flotila tak měla být de facto garantem míru. Teorii nepřiměřeného rizika začal však Alfred Tirpitz prosazovat do praxe až prostřednictvím druhého námořního zákona z roku 1900. První námořní zákon z roku 1898 s touto teorií nesouvisí.<sup>319</sup>

Silná flotila měla představovat důležitý faktor i v rámci aliance, jak prohlásil 13. září 1897 v Německé koloniální společnosti Heinrich von Kusserow, který se zasazoval o rozšíření námořní bitevní moci.<sup>320</sup> Kdyby Německé císařství vlastnilo menší počet bitevních lodí, nepředstavoval by tento fakt pro ostatní členy závažný důvod pro setrvávání v alianci. V případě vlastnění většího počtu bitevních lodí, které by bylo možno nasadit

---

<sup>315</sup> Georg von Vincke (1811–1875) byl německý právník. Od roku 1852 působil jako poslanec v pruském parlamentu za levé liberály. Více o životě tohoto člověka BEHR, Hans-Joachim, „*Recht muß doch Recht bleiben*“, *Das Leben des Freiherrn Georg von Vincke (1811–1875)*, Paderborn 2009.

<sup>316</sup> Viz *Politische Macht und Flotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 137.

<sup>317</sup> Tamtéž, s. 136–141.

<sup>318</sup> BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 75.

<sup>319</sup> Až druhý námořní zákon zkomplikoval britsko-německé vztahy. Viz např. RITTER, Moriz, *Deutschland und der Ausbruch des Weltkrieges*, in: *Historische Zeitschrift*, Bd. 121, H. 1, 1919, s. 43.

<sup>320</sup> Heinrich Kusserow, od roku 1844 von Kusserow (1836–1900) byl německý diplomat a politik. Sehrál významnou úlohu, při získávání zámořských území pro Německé císařství v době vlády Otto von Bismarcka.

i v cizích vodách, by naopak bylo možné získat na svou stranu další státy.<sup>321</sup> Poslanec doktor Windhorst v proslovu o koloniálních záležitostech zmínil, že flotila, jakou disponuje například Portugalsko, nemůže Německému císařství stačit. Zdůraznil, že se ve Velké Británii probouzí žárlivost a je třeba počítat se skutečností, že by za jistých okolností bylo třeba ukázat námořní moc i proti Britům.<sup>322</sup>

Říšský kancléř začal 6. prosince 1897 svou řeč k uvedení debaty o prvním námořním zákonu prohlášením, že silná flotila je potřeba k vedení takové mírové politiky, jakou Německé císařství potřebuje. Ta by měla být dostatečně silná, aby budila respekt jak v očích soupeřů, tak v očích spojenců. Poslanec Philipp Lieber prohlásil při projednávání prvního námořního zákona v říšském sněmu, že o pořádku ve světě rozhodují zbraně a ne kulturní převaha.<sup>323</sup> Zároveň podotkl, že je třeba uchovávat bojovou připravenost a jasnou a jednotnou mysl, protože pouze tyto jsou zárukou zachovávání národních hodnot. Státní sekretář Bülow se vyjádřil ještě ostřeji, když prohlásil, že čas, kdy Němec přenechával jednomu ze svých sousedů zemi a druhému ze svých sousedů moře, a sám pro sebe si rezervoval jen nebe, již pominul.<sup>324</sup> Populárním se stalo především jeho prohlášení: „*Nehceme na nikoho vrhat stín, ale sami rozhodně nechceme zůstat ve stínu.*“<sup>325</sup> Vojenský spisovatel doktor Jähns navázal na tuto myšlenku a v dotazníku uvedeném v novinách *Allgemeine Zeitung* popsal, že pouze silná flotila může Německé císařství postavit na nohy – a historicky neexistovala žádná světová velmoc, Římskou říši nevyjímaje, která by se obešla bez silné flotily.<sup>326</sup>

Německá flotila neměla sloužit jen k získání, popřípadě udržení politické moci v Evropě. Často se v tomto ohledu citovala slova Wilhelma Treitschkeho, který v knize *Politik* napsal: „*My chceme a musíme mít podíl na ovládnutí světa bílou rasou.*“<sup>327</sup> Tuto informaci vyjádřil v souvislosti s možným konfliktem Německého císařství s Japonskem. Tímto způsobem vyjadřoval, že si ve východní Asii Němci musí udržet, popřípadě získat

<sup>321</sup> HERWIG, Holger, *The German Reaction to the Dreadnought Revolution*, in: *The International History Review*, Vol. 13, No. 2, 1991, s. 275.

<sup>322</sup> *Politische Macht und Flotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 132–142.

<sup>323</sup> Philipp Ernst Maria Lieber (1838–1902) byl politik strany Centrum a poslanec říšského sněmu za tuto stranu. V případě prosazování návrhu zákona v říšském sněmu hráli on a poslanci jeho strany klíčovou úlohu. Více o životě tohoto člověka CARDAUNS, *Ernst Lieber: Der Werdegang eines Politikers bis zu seinem Eintritt in das Parlament 1838–1871*, Wiesbaden 1927.

<sup>324</sup> UHLE-WETTER, s. 105.

<sup>325</sup> Viz UHLE-WETTER, s. 105. Možný český překlad je rovněž „Nehceme nikoho zastínit, ale žádáme také své místo na slunci“. Viz HLAVAČKA – PEČENKA, s. 159.

<sup>326</sup> *Politische Macht und Flotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 132–142.

<sup>327</sup> Viz Tamtéž, s. 140.

své pozice a uhájit je vůči ostatním evropským a asijským národům. V souvislosti se zámořím se hovořilo rovněž o Jižní Americe a o faktu, že Monroeova doktrína již pevně zakořenila v myslích Američanů.<sup>328</sup> Němci však chtěli chránit své čilé obchodní styky se Střední a Jižní Amerikou. Tirpitzův plán dokládá potřebu ochraňovat tento obchod nejen proti místním státům samotným, ale také vůči Američanům, kdyby ti se rozhodli uplatňovat Monroeovu doktrínu. Praktické uplatňování hesla „*Ameriku pro Američany*“ by totiž podle Tirpitzova názoru mohlo mít pro Němce neblahý hospodářský vliv. Proto by i v tomto případě flotila představovala záruku pro mírový vývoj Německého císařství.<sup>329</sup>

Tirpitz zároveň plánoval vytvořit silnou flotilu z toho důvodu, aby v případě konfliktu mezi Velkou Británií a Ruskem mohlo Německé císařství sledovat vlastní cíle. Velký ohlas vyvolal v německých námořních kruzích článek z londýnských novin *Herman* z 31. července 1897. Text pojednával o námořní pozici Německého císařství v rámci Evropy. Autor článku zdůraznil, že Němci by měli disponovat dostatečnou vojenskou silou, aby si dokázali uchránit vlastní obchodní trasy v Severním a Baltském moři. Pro Brity by mohlo mít německé námořnictvo nějaký význam pouze v tom případě, kdyby disponovalo silným loďstvem. Z tohoto vyvodil autor článku závěr, že silné loďstvo garantuje přátelštější stanovisko vůči Německému císařství a výhled na alianci mnohem spíše, než tisíc dobře míněných oficiálních vyjádření týkajících se společného sblížení. Tirpitz rovněž konstatoval, že z historického hlediska spolu nejčastěji na moři soupeřily Velká Británie a Francie. Chtělo-li by tedy Německé císařství představovat onen pověstný jazýček na vahách a vyzískat něco z konfliktu obou západních států, mohlo by tohoto cíle dosáhnout pouze v případě, kdyby vlastnilo silnou flotilu.<sup>330</sup> Tirpitz doslova napsal: „*Německé císařství potřebuje pro zachování své existence, úplně stejně jako jakákoli jiná velmoc, námořní moc. Bez ní nebudeme schopni bránit naši pozici.*“<sup>331</sup>

## 5. 6. Význam císařského námořnictva pro německou ekonomiku

Loděnice v německých přístavech se v průběhu posledních tří desetiletí 19. století stále větší měrou podílely na stavbě lodí. Započítáme-li množství parníků a plachetnic, které se plavily pod německou vlajkou, vyrobili Němci v letech 1873–1879 plavidla tohoto

<sup>328</sup> O Monroeově doktríně více viz MAY, Ernest, *The Making of the Monroe Doctrine*, Cambridge 1992.

<sup>329</sup> *Politische Macht und Flotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 132–142.

<sup>330</sup> Srov. SCHULTZE-HINRICHS, s. 34 – *Politische Macht und Flotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 132–142.

<sup>331</sup> Viz *Linienschiffe*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 116.



typu o celkové nosnosti 334 000 tun a nakoupili plachetnice a parníky o celkové nosnosti 507 000 tun. V letech 1886–1890 obnášela nosnost lodí vyrobených v německých přístavech 567 000 tun, nosnost lodí ze zahraničí 816 000 tun. V letech 1891–1895 představovala nosnost lodí postavených v německých přístavech 762 000 tun, nosnost nakoupených lodí 593 000 tun. Velmi důležité je v tomto ohledu sledování poměru mezi nosnostmi vyrobených a nakoupených lodí. V letech 1873–1879 obnášel tento poměr 3:5, v letech 1886–1890 3:4 a v letech 1891–1895 5:4. Z uvedeného vyplývá, že lodě, které se později plavily pod vlajkou Německého císařství, se začaly koncem století stále více vyrábět v německých přístavech. Celkově byly během let 1873–1895 postaveny ve všech dvanácti německých loděnicích obchodní lodě v ceně 292 500 000 marek. Kromě toho za 22 900 000 marek byly vyrobeny lodě pro cizí státy. Na základě sčítání živností z 14. července 1895 existovalo k tomuto datu v Německém císařství 1 130 podniků, které se zaměřovaly na stavbu lodí. Celkově v nich pracovalo 35 000 pracovníků.<sup>332</sup>

Celkem 94 700 lodí zakotvilo roku 1873 v německých přístavech. Na palubách těchto plavidel bylo celkem 12,3 milionu registrovaných tun zboží. O dvacet dva let později, tedy roku 1895 se však jednalo již o 133 800 lodí, které měly na svých palubách 30,5 milionů registrovaných tun nákladu. Roku 1896 se již jednalo dokonce o 147 500 lodí s 31 miliony registrovanými tunami. Zásadním způsobem se v průběhu těchto dvaceti tří let rovněž obměnila skladba lodí. Roku 1873 zakotvilo v německých přístavech 17 100 parníků s 6,4 milionem tun nákladu a 77 600 plachetnic s 5,9 miliony tun zboží. Roku 1896 se však již jednalo o 71 500 parníků s 26,2 miliony tun nákladu a 76 000 plachetnic s 4,8 miliony tun zboží. Z uvedeného vyplývá, že došlo k enormnímu nárůstu používání parníků.<sup>333</sup> V rozmezí let 1873–1896 se celková tonáž zvýšila o 174,3 procenta. Hmotnost zboží převáženého parníky se zvýšila o 309,4%, hmotnost nákladu převáženého plachetnicemi se snížila o 18,6%.<sup>334</sup>

Největší význam měl z ekonomického hlediska pro Německé císařství přístav Hamburk. Na jeho příkladu Alfred Tirpitz demonstroval, jakým způsobem docházelo v průběhu historie k narušování německého hospodářství, a sice pouze z toho důvodu, že německé loďstvo nedisponovalo dostatečnou vojenskou námořní silou. Absence většího počtu bitevních lodí se projevovala 1) bezprostředně v časech války; 2) během válek

<sup>332</sup> *Schiffbau*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 160–162.

<sup>333</sup> BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 34.

<sup>334</sup> *Seeschiffverkehrsverkehr in deutschen Häfen*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 197–198.

námořních mocností, a to i přesto, že se Němci na válce nepodíleli a nebyli spojenci ani jedné z válčících stran a 3) utlačováním hamburské obchodní dopravy Dánskem. Během anglo-nizozemských válek v 17. století, a během britsko-francouzských válek v 18. a na počátku 19. století nedisponovaly německé přístavy početnějšími bitevními loděmi a trpěly kvůli námořní převaze Nizozemců, Britů a Francouzů.<sup>335</sup> Roku 1666 zajali Nizozemci ve vodách nedaleko Hamburku dvě anglické lodi a potopili zde dvě plavidla ostrovanů. Angličané činili za tento čin zodpovědnými Hamburčany a vyzývali je k náhradě za tyto lodě. Roku 1734 došlo k zájmovému konfliktu mezi Dány a Hamburčany a Němci museli i v tomto případě ustoupit, protože nedisponovali významnější námořní silou.<sup>336</sup>

Hamburský senát vyslal roku 1753 dva vyslance do Vídně. Ti si v hlavním městě Habsburské monarchie stěžovali, že si kapitáni lodí jejich domovského přístavu nemohou být jisti před útokem Angličanů. Britové tehdy zabavovali jako kontraband většinu zboží, které dopravovaly německé lodě. Hamburský obchod tím velmi trpěl, a to i přesto, že město vyhlásilo neutralitu. Ve Vídni zůstaly tyto stížnosti bez odezvy. Německá ekonomika velmi trpěla za napoleonských válek. V rozmezí od července roku 1803 do října roku 1805 klesl obchod s Velkou Británií o jednu třetinu. Došlo rovněž k omezení vývozu slezského, saského a vestfálského plátna do Spojených států amerických a tento produkt částečně nahradilo plátno irské. Ztráty obchodníků však byly jednoznačně největší v letech 1806–1813, kdy platil úplný zákaz výjezdu lodí z Labe a Vezery. Celý hamburský průmysl byl vážně narušen.<sup>337</sup> Zejména cukrové rafinérie a tabákové fabрики zaznamenaly obrovské ztráty. Od května 1814 sice začaly opět proudit britské lodě do německých přístavů, ale Němci ztratili většinu svých pozic ve Spojených státech amerických, kde místo nich získali odbytiště Britové a Irové.<sup>338</sup>

Německé císařství disponovalo roku 1897 třemi loděnicemi v Kielu, Wilhelmshavenu a Gdaňsku. V těchto přístavech pracovalo dohromady 13 000 zaměstnanců. Další velké loděnice, které však již nepatřily státu, se nalézaly v Brémách (akciová společnost Weser), Štětíně (akciová společnost Vulkan), v Hamburku (společnosti Blohm & Bloß a Reiherstiegwerft), v Gdaňsku (společnost Schichau) a v Kielu (společnosti Germania-Werft a Howaldt-Werft). Ve všech těchto deseti loděnicích

---

<sup>335</sup> BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 34.

<sup>336</sup> *Schädigung Hamburgs infolge fehlenden Flottenschutzes*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 152–160.

<sup>337</sup> BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 36.

<sup>338</sup> *Schädigung Hamburgs infolge fehlenden Flottenschutzes*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 152–160.

se nalézalo vybavení potřebné k výrobě bitevních lodí a strojů potřebných k pohonu těchto plavidel.<sup>339</sup> V letech 1881-1896/7 byly ve čtyřech německých soukromých loděnicích na účet německého námořnictva vybudovány bitevní lodě za 141 milionů marek; na účet zahraničních námořnictev byla postavena bojová plavidla za 92,1 milionů. Z celkového počtu představovalo těchto 92,1 milionů téměř 40% kapitálu, který byl investován ze zahraničí na stavbu lodí plavících se posléze pod jinou než německou vlajkou. Alfred Tirpitz byl toho názoru, že pro německou ekonomiku je výroba cizích bitevních lodí v německých přístavech ztrátovou záležitostí.<sup>340</sup>

Německá rejdářství představovala velice důležitý faktor v rámci světové obchodní dopravy. Například linie Hamburg–New York patřila mezi nejvytíženější trasy na světě. Rejdářství Lloyd si dokonce nechalo postavit parník „Kaiser Wilhelm der Große“, největší a nejrychlejší parník pro civilní dopravu na světě.<sup>341</sup> Činné byly ale i jiné společnosti pro paroplavbu. Pro Alfreda Tirpitze představovala rejdářství vhodný nástroj k expanzi na cizí trhy. Jestliže se například tomuto subjektu podařilo získat v zahraničí nové místo, znamenalo to výhodu i pro domácí obyvatelstvo, protože z rostoucího obchodu profitovalo i vnitrozemí, řemesla, obchod a pracovníci.<sup>342</sup> Ale, jak podotýkal, rejdářství bez pevné páteře, kterou tvoří bitevní flotila, může zažít problematické časy. Bez flotily bojových lodí totiž nemá rejdářství jistotu budoucího nerušeného vývoje. V takovém případě může připomínat květinu vyrostlou ve skleníku, která sice velice rychle vyrašila, ale neměla pod sebou pevnou půdu, takže se nemá o co opřít, když přijde bouře.<sup>343</sup>

## 5. 7. Náklady na námořnictvo

Předpokládané náklady na námořnictvo musel Alfred Tirpitz propočítat velice důkladně. Právě v případě této problematiky totiž musel německé veřejnosti a zástupcům říšského sněmu předložit jasné údaje.<sup>344</sup> Výdaje na flotilu rozdělil do tří skupin: a) náklady na výstavbu lodí a výzbroj, b) stálá vydání, c) jiná jednotlivá vydání. Do první skupiny zařadil stavbu 1) řadových lodí, velkých a malých křižníků, které měly dohromady stát 162,2 milionů marek; 2) náhradních řadových lodí, velkých a malých křižníků, jejichž

<sup>339</sup> *Leistungsfähigkeit deutscher Werften*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 115.

<sup>340</sup> *Kriegsschiffbau für fremde Mächte in Deutschland*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 99.

<sup>341</sup> Tento parník viz Příloha č. 22 a Příloha č. 23.

<sup>342</sup> BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 39.

<sup>343</sup> Viz *Rherederei, deutsche*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 144–148.

<sup>344</sup> UHLE-WETTER, s. 113.

celkovou cenu odhadl na 211,0 milionů; 3) tři dělových člunů za 4,8 milionu; 4) sedmi divizí torpédových člunů za 41,3 milionu a 5) zbytku lodí, které se právě nacházely ve výstavbě a celkově měly stát ještě 63,5 milionu. Tohoto cíle mělo být dosaženo během sedmi let a celkově vyčíslil cenu na výstavbu plavidel všech typů na 482,2 milionu. Do druhé skupiny, tedy do trvalých nákladů, zařadil výdaje na udržování flotily ve službě. Roku 1897 dosáhla tato částka výše 17,9 milionu, roku 1904 měla dosáhnout 26,9 milionu. Do třetí skupiny, tedy do jiných jednotlivých vydání, zařadil všechny ostatní výdaje, které průměrně ročně obnášely 6,9 milionu marek. Jednalo se o stavbu pobřežních opevnění, loděnic, přístavních budov, dělostřelectva, torpéd, min, garnizon a dalšího. Alfred Tirpitz odhadl, že by tato vydání třetí skupiny měla nyní stoupnout na 8,7 milionu marek.<sup>345</sup>

Alfred Tirpitz rozvrhl stavbu jednotlivých plavidel přesně do budoucích let a odhadl, kolik peněz bude každoročně třeba vynaložit na námořnictvo, aby se docílilo konečného cíle, tedy postavení jím požadovaných lodí. Oproti roku 1897, kdy říšský sněm povolil vydat na námořnictvo 117,5 milionu, měly být náklady v příštích letech poněkud vyšší. Pro rok 1898 vyžadovala námořní správa 121,7 milionu, a pro další roky vytvořil Alfred Tirpitz odhad. Náklady měly roku 1899 obnášet 131,6 milionu, roku 1900 144,7 milionu, roku 1901 148,4 milionu, roku 1902 150,5 milionu, roku 1903 150,6 milionu a roku 1904 149,7 milionu marek. Tyto částky zahrnovaly výdaje na stavbu lodí včetně dělostřelectva a torpédové výzbroje, další jednotlivá vydání a trvalá vydání. V letech 1898–1904 měly náklady na námořnictvo průměrně činit 142,45 milionu ročně, což znamená, že se měly výdaje na námořní rozpočet zvýšit pro tento septennat každoročně o 24,95 milionu. Alfred Tirpitz argumentoval, že v příštích letech se opětne pozvedne německá ekonomika, bude přibývat obyvatel Německého císařství, a proto v přepočtu na hlavu nebudou náklady příliš vysoké.<sup>346</sup>

Alfred Tirpitz již od počátku řešil otázku, jakým způsobem by měla být kryta stavba nových lodí. Z tohoto hlediska mu bylo oporou prohlášení *státního sekretáře říšského úřadu Financí* (Staatssekretär des Reichsschatzantes) ze dne 6. prosince 1897, podle kterého Německé císařství disponovalo dostatečným množstvím peněz na výstavbu flotily. Všechny potřebné finanční prostředky tedy byly k dispozici a nebylo potřeba kvůli výstavbě nových lodí vypisovat nové daně. Až do roku 1904 mělo být ve státním rozpočtu

---

<sup>345</sup> *Aufwendungen für die Marine*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 11–16.

<sup>346</sup> *Aufwendungen für die Marine*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 11–16.

připraveno každoročně 25 milionů marek navíc pro účely flotily.<sup>347</sup> Mnozí další neváhali a propagovali myšlenku výdajů na flotilu. Mezi ně patřil například i bankéř Adolph vom Rath, který prohlásil: „*Národ, který vydává ročně tři miliardy za alkoholické nápoje, je dostatečně bohatý na to, aby zaplatil nutné obranné prostředky k zachování své existence a k uchování příslušného postavení mezi velmocemi.*“<sup>348</sup>

Alfred Tirpitz počítal v případě výstavby flotily se sedmi lety. V Německém císařství se používal výraz sedmiletí (septennat) pro polní armádu. Zde označoval dobu, během níž došlo k navýšení, popřípadě snížení stavu jednotek na určité množství. Na konci oněch sedmi let měla mít armáda tolik výzbroje a mužů ve zbrani, kolik bylo na počátku stanoveno. Jestliže říšský sněm schválil v jednom roce septennat na armádu, pak se již každoročně nehlasovalo o povolení výdajů na armádu, ale výdaje byly automaticky hrazeny z říšského rozpočtu.<sup>349</sup> Alfred Tirpitz dal ale tomuto slovu jiný význam, protože v případě císařského námořnictva označoval tento pojem poněkud odlišný pořádek. Hovořil o vymezení lhůty sedmi let, v průběhu kterých chtěl dosáhnout požadovaného stavu flotily. To znamenalo, že chtěl v průběhu následných sedmi let dosáhnout postavení nových plavidel. Konkrétně se jednalo o 7 řadových lodí, 2 velké a 7 malých křižníků. Prostředky na stavbu těchto lodí musel uvolnit říšský domácí rozpočet (Reichshaushaltsetat). A to tak, aby lodě byly hotové do konce rozpočtového roku 1904.<sup>350</sup> Období 1898–1904 vymezovalo sedm let, proto tedy septennat.

Alfred Tirpitz chtěl prosadit Septennat v případě výstavby flotily čistě z praktických důvodů. Argumentoval, že je třeba rozdělit náklady na výstavbu lodí do několika let, aby tak nedošlo k přílišnému finančnímu zatížení. Zároveň zdůraznil, že by průmysl vyrábějící lodě neměl být zatížen jednorázovou a rychlou pohledávkou. Naopak by zástupci Německého císařství měli podporovat postupné a trvalé zesilování tohoto odvětví průmyslu. Sedm let by pak podle Tirpitzova názoru mělo hrát důležitou roli ještě v jednom ohledu. Během této doby se měl zajistit požadovaný počet mužů v posádkách. Šest let pro Tirpitze představovalo příliš krátkou dobu, osm zase naopak příliš dlouhou. Zároveň popíral, že by postupoval protiústavně. Podle něj šlo pouze o docílení plánovitého, rozumného a levného státního hospodaření. V případě stavby flotily se podle

<sup>347</sup> BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 123.

<sup>348</sup> Adolph vom Rath (1832–1907) byl pruský bankéř, spoluzakladatel a předseda německé banky Die Deutsche Bank. Jeho citát viz *Deckung der Kosten für die Flotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 40–43.

<sup>349</sup> BERGHAHN, *Zu den Zielen...*, s. 49–50.

<sup>350</sup> *Septennat*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 198–204.

Tirpitzova názoru jednalo o stejný případ jako například o stavbu železnic, přístavů a monumentálních budov, modernizaci dělostřelectva, plán na poválečné zotavení hospodářství, stavbu opevnění a podobně.<sup>351</sup> Každá z těchto činností se musela financovat až do úplného konce, jinak ztrácela na svém významu.<sup>352</sup>

Tirpitz podotkl, že z historického hlediska se již jednou Německé císařství dopustilo osudové chyby, a sice v roce 1873. Tehdy říšský sněm odhlasoval potřebu stavby čtrnácti pancéřových lodí. Neudal však lhůtu, do kdy mělo být cílového počtu dosaženo, a teprve roku 1894, tedy po dvaceti jedna letech, byla stavba lodí dokončena. Tirpitz zdůraznil, že flotila musí být úplná, protože pokud by chyběla byť jen jedna jediná loď, ohrožovala by tato okolnost bojeschopnost celého organismu.<sup>353</sup> Proto apeloval na co nejrychlejší možné postavení lodí. V případě neúplnosti flotily by se ukázalo, že peníze vynaložené na její výstavbu byly vynakládány zbytečně. Dne 6. prosince 1897 prohlásil, že v případě dodržení lhůty sedmi let budou lodě kvalitnější a levnější. Zároveň by tato okolnost měla příznivě zapůsobit na německý průmysl, který by se tímto měl oživit a být tak schopen na mezinárodním poli snáze konkurovat ostatním. V tomto ohledu připomněl, že roku 1884 říšský sněm schválil plán na postavení sedmdesáti torpédových člunů. Ty byly během krátké doby, konkrétně šesti let, postaveny a tato okolnost příznivě zapůsobila na průmysl a námořnictvo. Proto Tirpitz obhajoval plán vybudovat flotilu během krátké doby.<sup>354</sup>

Alfred Tirpitz upozorňoval na rozdíly mezi rozpočtem pro polní vojsko a rozpočtem pro námořnictvo. V případě polního vojska se jednalo o vydání trvalá. Síla tohoto bojového uskupení se totiž odvíjela od počtu a kvality výcviku vojáků, kteří se nalézali v poli. Polní vojsko se obnovovalo odváděním nových rekrutů, proto se v případě stálého nahrazování starých sil novými počítalo s trvalými zdroji, tedy přírodními a finančními. U námořnictva tomu bylo přesně naopak, zde rozhodovala o síle flotily vydání jednorázová a síla loďstva spočívala v množství lodí.<sup>355</sup> Bojeschopnost flotily byla jistě

---

<sup>351</sup> Velký význam se kladl především na modernizaci dělostřelectva a výcvik dělostřelců. Více o této problematice SOMERSET, *Welche Taktik gestattet die beste Ausnutzung der Kräfte, welche in den jetzt vorhandenen Kriegsschiffen und deren Waffen (Geschütz, Ramme und Torpedo) enthalten sind, und wie prüfen sie bestimmend auf Flotten, Gruppen und einzelne Schiffe im Gefecht ein?*, in: *Marine Rundschau*, Fünfter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1894.

<sup>352</sup> *Septennat*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 198–204.

<sup>353</sup> BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 113.

<sup>354</sup> *Septennat*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 198–204.

<sup>355</sup> BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 105.

ovlivněna nahrazováním vysloužilých námořníků novými, ale důležitější položku představovalo vyřazování dosloužilých lodí a výroba nových. V pokladně říšského Námořního úřadu se v průběhu let hromadily peníze, které ale mohly získat svou hodnotu teprve ve chvíli, kdy se postaví loď, a ta je stavěna jednorázově. Zároveň se v tomto ohledu muselo počítat s pravidelným nahrazováním lodí, jinak by byla plavidla stavěna zbytečně.<sup>356</sup>

Alfred Tirpitz chtěl zajistit, aby jím vybudovaná flotila spočívala na zákonném základu.<sup>357</sup> Chtěl zajistit, aby dosažený stav počtu lodí, kterého mělo Německé císařství docílit v průběhu následujících sedmi let, zůstal i v budoucnu neměnný. Tím by trvala jistota, že námořnictvo bude i v budoucnu, za jakýchkoliv okolností, schopno bránit Německé císařství a podporovat jeho zájmy.<sup>358</sup> Chtěl tak docílit, aby se flotila stala z nejisté záležitosti jistou organizací.<sup>359</sup> Alfred Tirpitz chtěl dosáhnout v případě zákona o německé císařské flotile rovněž takzvaného aeternatu. Tento pojem označoval ty zákony, které neměly jen přechodný účel, ale platily na dobu neurčitou.<sup>360</sup> Tyto zákony upravovaly především chod polního vojska, soudní a správní organizace se svým úřednictvem, pod stát spadající poštu, telegrafní službu, železnice, zařízení pro vzdělávání a výchovu, celní záležitosti, daně i sociální pojištění. Chod všech těchto odvětví spočíval na zákonech s trvalou platností. V diskuzi o podobě zákona vyzdvihl Tirpitz názor profesora státního práva ve Štrasburku Paula Labanda, který v novinách *Deutsche Juristenzeitung* dne 1. prosince 1897 prohlásil, že „*Námořní správě chybí na rozdíl od všech ostatních správ zákonný základ.*“<sup>361</sup>

Alfred Tirpitz nejprve definoval cíl, jakého chtěl dosáhnout, a teprve posléze hledal možné cesty k jeho naplnění. V rámci zákona počítal s celkem pěti aspekty, které měly hrát důležitou úlohu. Zaprvé stanovil cílový stav flotily, tedy především počet řadových lodí a křižníků; zadruhé stanovil dobu, do kdy mělo být tohoto cílového stavu dosaženo; zatřetí určil, kdy se mají staré lodě nahradit plavidly novými; začtvrté jak by měla vypadat

---

<sup>356</sup> *Unterschiede zwischen Heeresetat und Marineetat*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 218–219.

<sup>357</sup> UHLE-WETTER, s. 113. Zdůrazňuje především, že zákonnou podobu výstavby flotily měly i plány ostatních států, jako byly Francie, Rusko, Japonsko, Nizozemí, Rumunsko, Mexiko, Španělsko nebo Brazílie. Téměř žádný z těchto zákonů však nedosáhl svého naplnění.

<sup>358</sup> BERGHAHN, *Zu den Zielen...*, s. 53.

<sup>359</sup> TROTHA, s. 60, 63.

<sup>360</sup> BERGHAHN, *Zu den Zielen...*, s. 51.

<sup>361</sup> Paul Laband (1838–1918) byl profesor práv. Viz WILHELM, Johannes, *Die Lehre von Staat und Gesetz bei Paul Laband*, Köln 1967. Jeho citát viz *Aeternat*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 1–5.

organizační správa lodí v aktivní službě a zapaté kolik mužů by mělo sloužit na lodích.<sup>362</sup> Poslanec Lieber dne 7. prosince 1897 tento postup pochválil a řekl, že je potřeba dát flotile organizační základ podobou zákona. Proti této podobě zákona se objevily námitky. Nejčastěji se tvrdilo, že je nesmysl stanovovat podobu námořnictva prostřednictvím zákona, protože se tento pořádek jeví jako statický. Zadaná podoba lodí se může v průběhu pár let jevit jako zastaralá. Mohlo by dojít k finanční krizi a v tu chvíli by nebylo možné pokrývat plně požadavky námořnictva. Lidé by mohli změnit názor a v budoucích letech se nezasazovat o větší flotilu. Na tyto výtky Alfred Tirpitz odpovídal, že říšský sněm je garantem dodržování zadané cesty, a co se týče vážnějších technických či finančních problémů, musí všechny státy řešit stejný problém.<sup>363</sup>

### 5. 8. Podoba bitevní flotily

Myšlenka vybudovat flotilu se v německém prostoru vyskytovala již od počátku 19. století. Roku 1817 vyžadovali zástupci jihoněmeckého státu Baden ve frankfurtském spolkovém sněmu vybudování flotily, a to kvůli obraně před kaperstvím. Stát Baden měl dobrovolně nést část nákladů na vybudování bitevních lodí. Roku 1848 pak při vyjednávání o podobě námořnictva poslanci Frankfurtského sněmu zdůraznili, že by vybudovaná flotila měla být udržována na stálé a použitelné úrovni. O šest let později, dne 17. prosince 1856, předložil princ Adalbert Pruský pruskému králi návrh, v němž vyžadoval postavení devíti řadových lodí, tří velkých křižníků, devíti malých křižníků, třiceti šesti dělových šalup a šesti dělových jol.<sup>364</sup> Zároveň při této příležitosti princ Adalbert zdůraznil, že menší flotila pruské velikosti, která nemá v boji naději na úspěch,

---

<sup>362</sup> RÖHL, s. 1140.

<sup>363</sup> Aeternat, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 1–5.

<sup>364</sup> Adalbert von Preußen – Adalbert Pruský (1811–1873) byl synem nejmladšího bratra krále Fridricha Viléma III. Platil za experta pro námořní záležitosti. Často působil jako poradce v tomto oboru. Již v letech 1835/1836 napsal první plán týkající se výstavby pruské flotily. Ta se vždy spoléhala na pomoc svých spojenců Velké Británie, Nizozemska a Dánska. Roku 1848 se ukázala neefektivnost této strategie, protože v průběhu konfliktu Pruska s Dánskem zůstaly Nizozemí a Velká Británie neutrální. Svě názory ohledně budování námořní moci sepsal v knize *Denkschrift über die Bildung einer deutschen Flotte* z roku 1848. Zde rozdělil účely bitevních námořnictev do tří typů: defenzivní, aktivně defenzivní a ofenzivní. Sám se zastával druhé možnosti, tedy ofenzivní obrany. Adalbert Pruský po ztroskotání revoluce působil v pruském námořnictvu, byl však zbavován funkcí, protože jeho plány považovali ostatní vojenští činitelé za příliš ambiciózní. Po prusko-francouzské válce odstoupil z nově ustanoveného císařského námořnictva. Více o tomto člověku DUPPLER, Jörg, *Prinz Adalbert von Preußen: Gründer der deutschen Marine*, Herford 1986.



nemůže sehrávat v Evropě žádnou důležitější roli.<sup>365</sup> Se svým návrhem však nebyl úspěšný. Roku 1862 se snažil Roon prosadit svůj plán, v němž navrhl vytvořit během dvanácti let takové množství lodí, aby se Prusko stalo námořní mocností druhého řádu. Hlavním účelem Roonovy flotily mělo být ubránění Sundského průlivu, a tedy udržení Baltského moře pro volný a svobodný obchod. Ani on neuspěl.<sup>366</sup>

Podzim roku 1867 s sebou přinesl změnu. Zástupci Severoněmeckého spolku odhlasovali uvolnění peněz na výstavbu většího množství bitevních lodí. Jednalo se o šestnáct bitevních lodí, přičemž „Arminius“ a „Prinz Adalbert“ již byly k dispozici, dvacet korvet, osm lodí aviso, a třicet dva dalších lodí a plavidel: tři *přepravní lodě* (Transportschiffe), dvacet dva *parních dělových člunů* (Dampfkannonenboote), dvě *dělostřelecké lodi* (Artillerieschiff) a pět *cvičných lodí* (Übungsschiffe). Proti tomuto návrhu se nikdo nepostavil. Pravým základem pro německou císařskou flotilu byl však plán z roku 1873, který reagoval na změněné pořádky a zohledňoval tři nové faktory.<sup>367</sup> Zaprvé narostl německý námořní obchod, zadruhé přibylo v zahraničí Němců, o jejichž potřeby se nový stát musel starat, a zatřetí se ukázalo, že o námořní vývoj Německého císařství začaly jevit zájem ty evropské mocnosti, které doposud samy ovládaly moře. Ve všech ohledech měla tedy flotila navrhovaná roku 1873 překonat silou svoji předchůdkyni z roku 1867.<sup>368</sup>

Plán na výstavbu flotily z roku 1873 počítal s postavením čtrnácti řadových lodí, z toho mělo být osm fregat a šest korvet, sedmi pancéřových monitorů a dvou pancéřových baterií. Tento plán postačoval dle Tirpitzova odhadu k uspokojení potřeb Německého císařství přibližně do roku 1882, poté však již byla třeba flotila daleko větší.<sup>369</sup> Zaprvé z toho důvodu, že narostly námořní zájmy Německého císařství, a zadruhé kvůli rozšíření bitevních loďstev sousedních států.<sup>370</sup> Alfred Tirpitz znal podobu italského námořního zákona z 1. července 1877, který počítal s vybudováním flotily v rozmezí deseti let.

---

<sup>365</sup> O tom, že princ Adalbert byl ve skutečnosti zakladatelem německé bitevní flotily rovněž RÖDER, s. 56, 62. Zdůrazňuje zde především význam Adalbertova spisu *Denkschrift über Bildung einer deutschen Kriegsflotte*, který vyšel v Postupimi roku 1848. O plánech prince Adalberta rovněž UHLE-WETTER, s. 112.

<sup>366</sup> *Flottenpläne*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 68–75.

<sup>367</sup> Ohledně flotily navrhované roku 1873 více UHLE-WETTER, s. 112.

<sup>368</sup> *Flottenpläne*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 68–75.

<sup>369</sup> MASSIE, Robert, *Dreadnought: Britain, Germany and the Coming of the War*, London 1993, s. 84.

<sup>370</sup> *Flottenpläne*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 68–75.

Výstavba měla probíhat v letech 1878–1887.<sup>371</sup> A seznámil se i s podobou britského námořního zákona z 31. května 1889. Ten plánoval vybudovat flotilu do určitého stavu během pěti let a pojednával především o způsobu financování stavby jednotlivých plavidel. Přibližně polovinu lodí měly vyrobit soukromé firmy, o zbytek se měl postarat stát.<sup>372</sup> Tím, že se Alfred Tirpitz nezasazoval ani o pět, ani o deset, ale o sedm let, volil určitou střední cestu.

Referent pro námořní rozpočet poslanec Kalle prohlásil na zasedání říšského sněmu dne 1. února 1889, že flotila Německého císařství zaostává za ostatními evropskými státy. Prohlásil: „*My ve skutečnosti potřebujeme flotilu. Žádná velmoc ji dnes nemůže postrádat. Ani Německo, kterému mnozí závidí rostoucí množství obyvatelstva, rostoucí spotřebu a produkci, rostoucí import a export a neustále kvetoucí obchod.*“<sup>373</sup> Kancléř Leo von Caprivi řekl 27. února 1892, že by Německé císařství mělo vlastnit neustále připravenou bitevní flotilu. Zároveň zdůraznil, že při bitvě velice záleží na síle flotily. Už při první srážce se totiž může rozhodnout o osudu celé námořní války. Když se válčí v poli, není problém v případě vlastní slabosti ustoupit o několik mil dozadu a vyčkávat. V případě námořní bitvy jsou však podobné manévry těžko proveditelné a proto velice záleží již na prvním střetnutí. Caprivi rovněž zdůraznil, že nestačí mít pouze silnou flotilu, ale že je rovněž nutné mít ji neustále připravenou k použití.<sup>374</sup>

Plán na výstavbu flotily z roku 1873 nestanovoval, kdy by mělo docházet k nahrazování zastaralých lodí novými. Určil počet řadových lodí na čtrnáct, což sice nebylo málo, na druhé straně však tento počet již koncem století nedostačoval. Návrh zákona na výstavbu flotily Alfreda Tirpitze proto vyžadoval postavení ne čtrnácti, ale sedmnácti řadových lodí.<sup>375</sup> Každá eskadra sestávala z osmi těchto bitevních lodí a celému uskupení vévodila ještě vlajková loď téhož typu. Vzhledem k faktu, že německé námořnictvo disponovalo na konci roku 1897 dvanácti řadovými loděmi, bylo třeba dostavět pět těchto plavidel. Při výcviku se měl klást velký důraz na to, aby se v případě mobilizace nacházela na všech plavidlech zkušená posádka a všechny zbraně na všech

---

<sup>371</sup> *Italienisches Flottengesetz*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 93–95.

<sup>372</sup> *Englisches Flottengesetz*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 43–50.

<sup>373</sup> *Viz Aeternat*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 3.

<sup>374</sup> *Schlachtflotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 165–173.

<sup>375</sup> LAMBI, Ivo, *The Navy and the German Power Politics 1862–1914*, London 1984, s. 133.

lodích měly být připraveny k okamžitému použití. Důstojníci a poddůstojníci měli být vycvičeni v řízení lodi. Měli být schopni udržet loď v řadě, popřípadě je ovládat a manévrovat podle instrukcí. Velící flotily a jeho zástupci museli umět ovládat flotilu jako celek. V tomto případě se jednalo rovněž o to, aby dokázali rozpoznat ten správný okamžik pro útok na protivníka.<sup>376</sup>

Provoz německého námořnictva představoval finančně a administrativně náročnou záležitost. Proto bylo roku 1891 stanoveno, že v trvalé službě zůstane pouze polovina lodí celkového stavu bitevní flotily. V případě války se počítalo s tím, že by polovina vojáků z lodí, které byly kompletní a stále připravené k boji, obsadila druhou polovinu bitevních lodí. Zbytek mužstev by byl doplněn rezervisty. Problém spočíval v tom, že celá tato záležitost s přecházením mužstev z jedné loď na druhou trvala dlouhou dobu. Nepřátelské státy mohly zaútočit velice rychle a existovala reálná možnost, že by v případě konfliktu mohly být některé lodi potopeny s veškerou vyškolenou posádkou. Toto řešení z roku 1891 považoval Alfred Tirpitz za nešťastné a navrhl plán, aby byla jedna eskadra k dispozici neustále, i v době míru.<sup>377</sup> Ta by nemusela nikomu dávat k dispozici svou polovinu mužů a byla by okamžitě připravená pro útok. Navrhl plán, aby byla k tomuto okamžitému nasazení připravena jedna polovina řadových lodí a jedna třetina lodí průzkumných. Druhá polovina řadových lodí, všechny pobřežní pancéřové lodě a dvě třetiny průzkumných lodí měly být organizovány dle starého pořádku. U nich měl zůstat zachován systém dělení posádek.<sup>378</sup>

Němci označovali ty lodě, které se v případě míru nalézaly ve službě, a v případě mobilizace odváděly část své posádky na jiné lodě, jako *kmenové lodě* (Stammschiffe). Tato plavidla, která byla v době míru plná, ale v případě mobilizace z nich byla odváděna část posádky na jiné lodě, se spolu s plavidly, na která byly tyto posádky odváděny, souhrnně označovala jako *rezervní formace bitevní flotily* (Reserveformationen der Schlachtflotte). Rezervní formace, které sestávaly z řadových (8) a pobřežních pancéřových lodí (8), musely čas od času projít taktickým výcvikem. V případě průzkumných lodí nebyly cvičné manévry tolik potřebné, protože měly v rámci formace jednodušší úlohu.<sup>379</sup> Dále bylo nutné, aby se alespoň jednou ročně procvičilo minimálně

<sup>376</sup> *Schlachtflotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 165–173.

<sup>377</sup> EPKENHANS, Michael, *Tirpitz: Architect of the German High Sea Fleet*, Washington 2008, s. 345–348.

<sup>378</sup> *Schlachtflotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 165–173.

<sup>379</sup> KELLY, Patrick, *Tirpitz and the Imperial German Navy*, Bloomington 2011, s. 214–215.

u jedné formace převedení mužů na druhou loď a uvedení tohoto druhého plavidla do chodu. Z tohoto důvodu bylo třeba, aby se každoročně uvedly do provozu dvě řadové lodě nebo dvě pobřežní pancéřové lodě, a to na dobu dvou měsíců. Protože měly být k dispozici čtyři rezervní formace, a v každé z těchto formací byly čtyři lodě, mělo dojít v průběhu čtyř let k procvičení všech formací.<sup>380</sup>

Bitevní flotila Německého císařství měla podle předlohy Alfreda Tirpitz sestávat z:

1) vlnkového plavidla, které se mělo stále nacházet ve službě. Jednalo se o řadovou loď;

2) aktivní eskadry řadových lodí. Ta se skládala z osmi řadových lodí, přičemž se všechny nacházely ve službě;

3) rezervní eskadry řadových lodí, která sestávala z osmi řadových lodí, ale v trvalé službě se nacházela jen polovina z plavidel. U ostatních mělo v případě mobilizace dojít k aktivaci a obsadila by je polovina posádky z kmenových lodí. Zbytek mužstev by doplnili rezervisté;

4) dvou rezervních divizí pobřežních pancéřových lodí, které sestávaly z osmi lodí, ale v aktivní službě se nacházela jen polovina z nich. Jedna rezervní divize sestávala ze čtyř pobřežních pancéřových lodí. V případě mobilizace by se postup shodoval s postupem u rezervní eskadry řadových lodí. Polovina posádek z kmenových lodí by obsadila zbylé lodě a zbytek mužstev by doplnili rezervisté;

5) dvou aktivních průzkumných uskupení. Jedno aktivní průzkumné uskupení se skládalo z jednoho velkého a tří malých křižníků. Neustále připravené tedy měly být dva velké a šest malých křižníků;

6) dvou rezervních průzkumných uskupení. Celkově se jednalo o čtyři velké a deset malých křižníků. V aktivní službě se měla neustále nalézat jen polovina těchto plavidel, tedy dva velké a pět malých křižníků. I v případě zbylých plavidel tohoto uskupení, tedy u dvou velkých a pěti malých křižníků, mělo dojít v případě mobilizace k přesunům polovin posádek z aktivních na neaktivní bitevní lodě a zbytek mužstev měli doplnit rezervisté. V případě těchto lehčích bitevních lodí se nekladl tak velký důraz na výcvik pro boj ve formaci. Křižníky totiž zpravidla operovaly na širém moři samostatně a netvořily

---

<sup>380</sup> *Schlachtflotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 165–173.

jádro bitevního uskupení. Proto se u těchto lodí každoročně nenacvičovaly přechody posádek z kmenových lodí na neaktivní.

Celkově tedy počítal Alfred Tirpitz po naplnění námořního zákona s existencí: sedmnácti řadových lodí, přičemž třináct se jich mělo nalézat ve službě a čtyři mimo službu; osmi pobřežních pancéřových lodí, přičemž čtyři se měly nacházet v aktivní službě a čtyři mimo službu; šesti velkých křižníků, přičemž čtyři se měly nalézat ve službě a dva mimo službu; a šestnácti malých křižníků, přičemž jedenáct se jich mělo nalézat ve službě a pět mimo službu.

Většina lodí bitevní flotily se tedy měla nalézat v aktivní službě.<sup>381</sup> Německý kontraadmirál přitom při vyjednávání o podobě zákona v říšském sněmu zdůraznil, že plánovaná bitevní flotila je flotilou obrannou, a že se v tomto svém konceptu v žádném případě neodlišuje od charakteru, který mělo císařské námořnictvo v předcházejících desetiletích. Zároveň zdůraznil, že flotila musí disponovat výše uvedeným počtem lodí, protože jenom v tomto svém celku může plnit požadované úkoly, které jsou jí dávány. Kdyby snad chybělo jen jedno jediné z těchto plavidel, flotila by se stala okamžitě méněcennou. Za hlavní úkol bitevních lodí označil ochranu domácího pobřeží a zmínil, že oproti ostatním námořním mocnostem má německá bitevní flotila výpadový charakter. Tirpitz zároveň slíbil, že bude klást v budoucnu důraz na to, aby se flotila využila co nejvíce, a proto převezmou některé bitevní lodě úkoly výukových a speciálních lodí.<sup>382</sup>

---

<sup>381</sup> BETTS, Richard Kevin, *The Fall Down: European Imperialism in the Nineteenth Century*, Minneapolis 1976, s. 231.

<sup>382</sup> *Schlachtflotte*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 165–173.

## 6. Předloha zákona<sup>383</sup>

Návrh zákona týkajícího se německé flotily obsahoval tyto body:

### 1. Stav lodí (Paragrafy I a II)

#### *Paragraf I:*

1. Stav lodí německé flotily, bez započítání torpédových člunů, výukových lodí, speciálních lodí a dělových člunů, je ustanoven následovně:

#### a) připravené k použití:

- 17 řadových lodí
- 8 pobřežních pancéřových lodí
- 9 velkých křižníků
- 26 malých křižníků

#### b) materiální rezervy:

- 2 řadové lodě
- 3 velké křižníky
- 4 malé křižníky.

2. Na tento požadovaný stav připadají k 1. dubnu 1898 lodě, které jsou hotové nebo ve výstavbě:

- 12 řadových lodí
- 8 pobřežních pancéřových lodí
- 10 velkých křižníků
- 23 malých křižníků.

3. Prostředky pro dosažení požadovaného stavu (viz číslo 1) je třeba převzít z říšského domácího rozpočtu, aby požadované lodě byly k dispozici do konce rozpočtového roku 1904.

*Paragraf II:* Prostředky pro stavbu náhradních lodí je třeba v říšském domácím rozpočtu brát takovým způsobem, aby:

- řadové lodi a pobřežní pancéřové lodě byly nahrazovány po 25 letech
- velké křižníky po 20 letech

---

<sup>383</sup> Tato kompletní předloha zákona viz *Gesetz betreffend die deutsche Flotte*, RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897–Mai 1898. Srov. *Begründung zum Gesetzentwurf, betreffend die deutsche Flotte*, RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897–Mai 1898; *Entwurf eines Gesetzes, betreffend die deutsche Flotte*, RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897–Mai 1898 a kap. Flottengesetz, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 62–67.

malé křižníky po 15 letech.

## 2. Udržování ve službě (Paragrafy III a IV)

*Paragraf III:* Prostředky pro držení ve službě těch lodí, které jsou součástí domácí bitevní flotily, se budou brát z říšského státního rozpočtu v takové výši, aby ve službě byly tyto lodí:

a) k utvoření aktivních formací:

9 řadových lodí

2 velké křižníky

6 malých křižníků

b) jako kmenové lodě rezervních formací

4 řadové lodě

4 pobřežní pancéřové lodě

2 velké křižníky

5 malých křižníků

c) k aktivaci jedné z rezervních formací na dobu dvou měsíců:

2 řadové nebo pobřežní pancéřové lodě.

*Paragraf IV:* Podle míry potřeby určí každoročně říšský domácí rozpočet, jaké prostředky vydá na držení torpédových člunů ve službě, zahraničních lodí, výukových lodí, speciálních lodí a dělových člunů.

## 3. Stav posádek (Paragrafy V a VI)

*Paragraf V:* Palubní důstojníci, poddůstojníci a prostí námořníci by měli být k dispozici pro *námořní divize*<sup>384</sup> (Matrosendivisionen), *přístavní divize* (Werftdivisionen) a *oddělení torpéd* (Torpedoabtheilungen) tímto způsobem:

1. jeden a půl násobné osazení lodí nalézající se v zámoří

2. plné osazení pro:

lodě patřící k aktivním formacím domácí bitevní flotily

polovinu torpédových člunů

výukové lodě

---

<sup>384</sup> Námořní divize je taková divize, jejíž členové se nalézají na pevnině a tvoří rezervu pro osazenstva lodí, které jsou na moři.

speciální lodě

3. kmenové osazení (obsluha strojů ze 2/3, ostatní posádka polovina plného počtu)  
pro

lodě patřící k rezervnímu osazení domácí bitevní flotily

druhou polovinu torpédových člunů

4. odpovídající množství lidí na pevnině

5. přírůžku 5% k celkové potřebě.

*Paragraf VI:* Určení požadované síly námořních divizí, přístavních divizí a torpédových oddělení stejně jako ostatního personálu podléhá každoročnímu rozhodnutí říšského domácího rozpočtu.

#### **6. 1. Článek 1.: Stav lodí (Paragrafy I. a II.)<sup>385</sup>**

*Článek číslo 1 určuje stav řadových lodí, pobřežních pancéřových lodí, velkých a malých křižníků. Tento počet lodí se dělí na základě připravenosti lodě k použití. To znamená na lodě, které jsou buď v provozu, nebo bezprostředně připraveny k použití a lodě tak zvané materiální rezervy, které je potřeba považovat za plavidla v opravě. To znamená, že se nepočítá s možností je během krátké doby připravit k nasazení. Toto rozdělení je důležité, protože se v případě lodí typu materiální rezervy nepočítá s posádkou ani s jejím udržováním ve službě. Celkový přehled tedy vypadá následovně:*

19 řadových lodí	vlažková loď	1
	dvě eskadry o osmi lodích	16
	materiální rezerva	2
8 pobřežních pancéřových lodí	dvě divize o čtyřech lodích	8
12 velkých křižníků	součást bitevní flotily	6
	služba v zahraničí	3
	materiální rezerva	3
30 malých křižníků	součást bitevní flotily	16
	služba v zahraničí	10
	materiální rezerva	4

<sup>385</sup> Následný text je převzat z dokumentu *Gesetz betreffend die deutsche Flotte*, RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897–Mai 1898 a je doplněn informacemi, které jsou obsaženy v publikaci *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898. Vlastní text, který byl součástí předlohy zákona, je je zvýrazněn kurzívou.



*Zákonné stanovení počtu výukových a speciálních lodí, dělových člunů a torpédových plavidel není možné, protože se jejich potřeba mění. Naopak u větších bitevních lodí je možné stanovit přesný potřebný počet, protože množství lodí, které byly potřeba ve flotile, se nemění.*

*Předpokládaný stav lodí k 1. dubnu 1898 (započítány i lodě právě vyráběné)*

12 řadových lodí	<i>třída Brandenburg</i>	4
	<i>třída Sachsen</i>	4
	<i>lod' Oldenburg</i>	1
	<i>třída Kaiser-Friedrich</i>	3
8 pobřežních pancéřových lodí	<i>třída Siegfried</i>	8
10 velkých křižníků	<i>König Wilhelm, Kaiser, Deutschland, Kaiserin Augusta, Victoria Louise, Hertha, Freya<sup>386</sup>, Fürst Bismarck, Kreuzer M, Kreuzer N</i>	
23 malých křižníků	<i>Irene, Prinz Wilhelm, Gefion, Arcona, Alexandriae, Seeadler, Cormoran, Condor, Geier, Falke, Bussard, Schwalbe, Sperber, Greif, Blitz, Pfeil, Wacht, Jagd, Zieten, Meteor, Komet, Hela, Kreuzer G</i>	

Ostatní bitevní lodě, kterými disponovalo německé císařské námořnictvo, se Tirpitzovi nejevily jako vhodné a počítal s nimi pouze jako s plovoucími bateriemi nebo popřípadě plavidly, které budou plnit zásobovací povinnosti.<sup>387</sup>

*S potřebou dostavby nových lodí tomu je následovně:*

	Řadové lodí	Velké křižníky	Malé křižníky
Požadovaný stav	19	12	30
Současný stav	12	10	23
Požadovaná dostavba	7	2	7

*K tomu, aby byla flotila udržována v bojeschopném stavu, musí být zastaralé lodě nahrazeny loděmi novými. U německého námořnictva a u loďstev jiných mocností je tomu tak, že se lodě nahrazují po době, která se doporučuje v zákoně. Paragraf II článku*

<sup>386</sup> Křižník Freya viz Příloha č. 24.

<sup>387</sup> *Neubauten*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 123–124.

*I návrhu námořního zákona ustanovuje, že prostředky pro pravidelnou stavbu náhradních lodí musí uvolnit říšský domácí rozpočet (Reichshaushaltetat), a to tak, aby došlo k nahrazení:*

- a) řadových lodí a pobřežních pancéřových lodí po 25 letech,*
- b) velkých křižníků po 20 letech,*
- c) malých křižníků po 15 letech.*

*Může se samozřejmě stát, že k nahrazení některých lodí musí dojít dříve, například kvůli potopení, nebo později, když se například zjistí, že je stará loď ještě bojeschopná. Dřívější nahrazení lodí bude v budoucnu podmíněno svolením říšského námořního rozpočtu (Reichshaushalts-Etat). Naopak rozhodnutí o posunutí potřebné stavby náhradního plavidla zůstává v kompetenci námořní správy (Marineverwaltung).*

*K nahrazení plavidel by mělo ke konci rozpočtového roku 1904/1905 dojít u následujících lodí:*

Řadové lodí	Velké křižníky	Malé křižníky
Bayern	Kaiser	Zieten
Baden	Deutschland	Blitz
Württemberg	König Wilhelm	Pfeil
Sachsen		Alexandrine
		Arcona
		Greif
		Wacht
		Jagd
		Schwalbe
		Sperber
4	3	10

*Celkově tedy bude muset dojít v průběhu následujících sedmi rozpočtových let ke stavbě těchto lodí:*

	Řadové lodí	Velké křižníky	Malé křižníky
Novostavby	7	2	7
Náhradní stavby	4	3	10
Celkově	11	5	17

Nadále musí k udržení a doplnění stavu torpédových plavidel dojít každý rok k postavení jedné divize torpédových člunů (Torpedobootsdivision). V příštích sedmi letech bude pravděpodobně zapotřebí rovněž postavit tři nové dělové čluny (Kanonenboote).

Je zapotřebí zohlednit finanční zájmy, soukromý průmysl a potřeby pracovníků. Proto se stavba lodí rozděluje do jednotlivých let. Nejprve dojde k budování novostaveb, aby se co nejrychleji dosáhlo požadovaného počtu lodí, a teprve posléze dojde ke stavbě náhradních staveb. Stavba těchto náhradních lodí bude tedy v tomto případě poněkud posunuta.

V následném přehledu je zaznamenáno, v jakých letech budou odvedeny první splátky na budování lodí a kolik budou tato plavidla včetně dělostřelectva a torpédové výzbroje stát:

Rozpočtový rok	Řadové lodí	Velké křižníky	Malé křižníky	Celkové zatížení rozpočtu [v milionech marek]
1898/1899	<b>2 novostavby</b> (13. a 14. loď)	<b>1 novostavba</b>	<b>2 novostavby</b>	51,4
1899/1900	<b>2 novostavby</b> (15. a 16. loď)	<b>1 novostavba</b>	<b>2 novostavby</b>	55,5
1900/1901	<b>1 novostavba</b> (vlajková loď)	<b>1 náhradní stavba</b> <b>(Kaiser)</b>	<b>2 novostavby</b>	64,6
1901/1902	<b>2 novostavby</b> (materiální rezerva)	<b>1 náhradní stavba</b> <b>(Deutschland)</b>	<b>1 novostavba,</b> <b>1 náhradní stavba (Zieten)</b>	64,3
1902/1903	1 náhradní stavba (Bayern)	1 náhradní stavba (König Wilhelm)	<b>3 náhradní stavby (Blitz, Pfeil, Alexandrine)</b>	62,4
1903/1904	1 náhradní stavba (Baden)	—	3 náhradní stavby (Arcona, Greif, Wacht)	58,5
1904/1905	2 náhradní stavby (Württemberg, Sachsen)	—	3 náhradní stavby (Jagd, Schwalbe, Sperber)	53,6
<b>Celkově</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>410,3</b>

Průměrně by každoročně měly stavby stát 58,6 milionu.

Tučně jsou vyznačeny ty lodě, které musí být připraveny k použití do konce rozpočtového roku 1904/1905.

K dokončení těchto lodí bude třeba po skončení rozpočtového roku 1904/1905 splatit ještě 72,5 milionu marek.

K zatížení jednotlivých rozpočtových roků ještě patří:

- a) zbylé splátky na ty lodě, které se ještě nalézají ve výrobě (63,5 milionu marek),
- b) náklady na sedm divizí torpédových člunů (41,3 milionu marek),
- c) náklady na tři dělové čluny (4,8 milionu marek).

*V případě odhadu nákladů se vychází z toho, že na lodě jednotlivých typů včetně odpovídající dělostřelecké a torpédové výzbroje se budou muset vynaložit tyto částky: řadová loď měla stát 20, velký křižník 15, malý křižník 5, dělový člun 1,6 a divize torpédových člunů 5,9 milionů marek. Tyto částky odpovídají stavu techniky koncem roku 1897 a při jejich kalkulacích se uvažuje rovněž cena materiálu a platy dělníků.<sup>388</sup>*

---

<sup>388</sup> Celý text viz *Gesetz betreffend die deutsche Flotte*, RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897–Mai 1898.

## 6. 2. Článek 2.: Lodě udržované ve službě

Pod pojmem „lodě“, která je udržována ve službě“, se rozumí loď, která je plně vyzbrojena a má na palubě plnou posádku, takže je v jakýkoli moment připravena k použití.<sup>389</sup>

*Článek 2. určuje, jaké lodi bitevní flotily (řadové, pobřežní pancéřové, průzkumné) a ostatní se musejí trvale udržovat ve službě.*

*Návrh zákona se stará o to, aby byly prostředky pro udržování lodí v trvalé službě neustále k dispozici.*

*Říšský domácí rozpočet určuje každoročně prostředky na lodě, které mají být trvale udržovány ve službě, v takové výši, aby mohly být trvale k dispozici:*

Plánované formace	Sestává z:				Z toho ve službě:				Z toho mimo službu			
	Řadové lodě	Pobřežní pancéřové lodě	Velké křižníky	Malé křižníky	Řadové lodě	Pobřežní pancéřové lodě	Velké křižníky	Malé křižníky	Řadové lodě	Pobřežní pancéřové lodě	Velké křižníky	Malé křižníky
vlažková loď (k vedení obou eskader)	1				1							
1 aktivní eskadra řadových lodí	8				8							
1 rezervní eskadra řadových lodí	8				4				4			
2 rezervní divize pobřežních pancéřových lodí		8				4				4		
2 aktivní průzkumná uskupení			2	6			2	6				
4 rezervní průzkumná uskupení			4	10			2	5			2	5
Celkově:	17	8	6	16	13	4	4	11	4	4	2	5
	47				32				15			

*Lodě bude možné udržovat na tomto stavu připravenosti samozřejmě pouze za předpokladu, že dobře proběhne vybudování novostaveb. Z oněch čtyř řadových a čtyř*

<sup>389</sup> *Indiensthaltungen*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 88–92.

*pobřežních pancéřových lodí se vždy jednou za čtyři roky uvedly dvě lodě na dva měsíce do provozu, aby se mohlo nacvičovat nasazení námořníků v případě mobilizace. Alfred Tirpitz zdůraznil úlohu lodí, které byly trvale udržovány ve službě a dne 6. prosince 1897 prohlásil: „Tyto lodě, které jsou trvale drženy ve službě, vytvářejí určitým způsobem páteř celé naší flotily.“<sup>390</sup>*

*Pod pojmem aktivní formace, o kterém pojednával 2. článek, rozumíme sjednocený sbor takových lodí, kterým velí jeden velitel a které jsou neustále připraveny k boji. Tyto lodě jsou neustále drženy ve službě a v případě potřeby není nutné doplnění mužstva nebo výměna mužstva. Návrh zákona počítá s tím, že by za tímto účelem bylo drženo ve službě trvale 9 řadových lodí, 2 velké a 6 malých křižníků. V případě nasazení by řadové lodě tvořily eskadru o 8 lodích a součástí by byla i vlajková loď stejného typu. Křižníky by tvořily dvě průzkumné skupiny, u nichž by připadal vždy 1 velký křižník a 3 malé křižníky na jednu skupinu.*

*Pod pojmem rezervní formace, o které pojednává 2. článek, rozumíme takové uskupení válečných lodí, u kterých se docílí připravení k boji teprve poté, kdy je část posádky doplněna rezervisty. Jedna taková formace sestává ze čtyř lodí, ze kterých jsou ale pouze dvě, takzvané kmenové lodě (Stammschiffe), udržovány ve službě, zatímco zbylé dvě se nachází mimo službu. V případě mobilizace se polovina posádky odebere do lodí, která se nalézá mimo službu, a zbytek všech těchto čtyř lodí je doplněn rezervisty. Celý tento proces se nazývá aktivace rezervní formace (Aktivierung einer Reserveformation). Na základě dosavadní praxe je dokázáno, že s doplňováním zkušených námořníků nováčky není žádný problém, protože ti se velice rychle zacvičí.*

*Řadové a pobřežní pancéřové lodě rezervních formací potřebují provádět pravidelná cvičení, aby mohly posléze plnit taktické úkoly ve sboru lodí. Každoročně se tedy nacvičuje přesun poloviny posádek do lodí nacházejících se mimo službu a jejich uvedení do provozu. U čtyř rezervních formací řadových a pobřežních pancéřových lodí se tedy každoročně aktivují dvě lodě stojící mimo službu a na dva měsíce jsou tato dvě plavidla uvedena do provozu. Každý rok tak dochází k aktivaci jedné rezervní formace a během čtyř let se procvičí všechny. Právě z tohoto důvodu se ve druhém článku objevuje potřeba financovat každoročně uvedení do provozu dvou lodí řadových nebo pobřežních pancéřových lodí. Návrh zákona počítá v článku 3 s tím, že budou jakožto kmenové lodě*

---

<sup>390</sup> Viz *Indiensthaltungen*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 89.

rezervních formací trvale drženy ve službě čtyři řadové lodě, čtyři pobřežní pancéřové lodě, dva velké křižníky a pět malých křižníků. Každoročně se na dobu dvou měsíců aktivovují pouze dvě řadové nebo pobřežní pancéřové lodě. Průzkumné lodě, to znamená křižníky, tento proces postupovat nemusejí, protože jejich úloha se neváže na spolupráci s ostatními loděmi, ale na samostatnou činnost.

V případě torpédových člunů (Torpedofahrzeuge), zahraničních lodí (Auslandsschiffe), výukových lodí (Schulschiffe), speciálních lodí (Spezialschiffe) a dělových člunů (Kanonenboote), podléhá příprava prostředků pro jejich konkrétní držení ve službě ročnímu určení říšského domácího rozpočtu podle míry potřeby.

Návrh zákona zároveň počítá s tím, že v zahraničí budou v trvalém provozu udržovány tři velké křižníky, deset malých křižníků, čtyři dělové čluny a v Cařihradu jedna staniční loď. Úkoly výukových lodí musejí z části převzít průzkumné lodě. Jedná se především o výuku střelení a poznávání domácího pobřeží. Speciální loď, jako byly císařská jachta, vyměřovací plavidlo, dva pancéřové dělové čluny k obraně gdaňského přístavu a jedna pokusná loď ke kladení min, mohou v budoucnu nahrazovat práci průzkumných lodí a starat se například o ochranu německých rybářů.

V následující tabulce je zaznamenáno, kolik bude stát udržování lodí v provozu v rozpočtových letech 1897/1898 a 1904/1905.

	1897/1898		1904/1905	
	V milionech marek	Procentuální podíl	V milionech marek	Procentuální podíl
Bitevní flotila	9,0	50	13,7	51
Zahraniční lodě	4,2	23	7,2	27
Výukové lodě	3,7	21	4,1	15
Speciální lodě	0,9	5	1,7	6
Ostatní účely	0,1	1	0,2	1
Celkově	17,9	100	26,9	100

Z uvedeného vyplývá, že nejvíce peněz mělo být vynakládáno na bitevní lodě domácí flotily a křižníky nalézající se v zámoří. V poměru k ostatním částkám se navíc vydání na tyto bitevní lodě měly pomalu navyšovat.

### 6. 3. Článek 3.: Stav posádek

*Článek III pojednává obecně o množství mužů v posádkách, které mají sloužit na jednotlivých typech lodí. Na rozdíl od pořádku, zavedeného v německém císařském námořnictvu roku 1891, se nynější návrh zákona odlišuje ve dvou ohledech:*

*1) k lodím, které patří k aktivním formacím, se nevyžaduje jen částečné osazení, ale kompletní osazení;*

*2) pro lodi materiálních rezerv se nevyžaduje žádný personál.*

*V důsledku zvýšení počtu lodí bude do budoucna rovněž nutno počítat s navýšením personálu těchto plavidel. Následující tabulky uvádějí, jakým způsobem na jaký stav by se měla jednotlivá povolání v rozpočtovém roce 1904/1905 dostat a o kolik by se měl ročně navýšit počet námořníků.*

Hodnosti	Potřeba 1904/05	Rozpočet 1897/98	Potřeba navýšení	Roční navýšení
<b>I. Důstojníci námořnictva</b>				
Admirál	1	1	—	—
Viceadmirál	5	3	2	1
Kontraadmirál	13	9	4	1
Kapitán námořnictva	60	46	14	2
Korvetní kapitán	131	84	47	7
Kapitánporučík	234	172	62	9
Poručík námořnictva	382	254	128	18
Podporučík námořnictva	274	191	83	12
Celkem	1 100	760	340	49

Hodnosti	Potřeba 1904/05	Rozpočet 1897/98	Potřeba navýšení	Roční navýšení
<b>II. Strojní inženýři</b>				
Štábní inženýr	6	3	3	2
Strojní vrchní inženýr	27	17	10	2
Strojní inženýr	66	39	27	4
Strojní podinženýr	81	43	38	5
Celkem	180	102	78	11



Hodnosti	Potřeba 1904/05	Rozpočet 1897/98	Potřeba navýšení	Roční navýšení
<b>III. Lékaři</b>				
Generální lékař	1	1	—	—
Staniční lékaři	2	2	—	—
Lékaři vrchního štábu	41	17	24	3
Štábní lékaři	66	45	21	3
Asistující lékaři	85	57	28	4
Celkem	195	122	73	10

Hodnosti	Potřeba 1904/05	Rozpočet 1897/98	Potřeba navýšení	Roční navýšení
<b>IV. Účetní</b>				
Vrchní účetní	15	10	5	1
Účetní a podúčetní	121	78	43	6
Celkem	136	88	48	7

V německém námořnictvu se pro účetního užíval pojem Zahlmeister. Tento člověk, někdy také nazývaný jako Proviantmeister, měl na starosti obchodní a finanční záležitosti. Především se jednalo o výplaty posádky, nákup proviantu, odvádění daní přístavům, vedení seznamu pasažérů a posádky, odvádění cel, záležitosti týkající se pasů posádky a mužstva. Spravoval lodní pokladnu a často také zastával funkci vedoucího služebního a kuchyňského personálu. Měl k dispozici vlastní kancelář zvanou Zahlmeisterbüro.<sup>391</sup>

Hodnosti	Potřeba 1904/05	Rozpočet 1897/98	Potřeba navýšení	Roční navýšení
<b>V. Námořní divize</b>				
Palubní důstojníci	173	127	46	7
Poddůstojníci	2 107	1 346	761	108
Prostí námořníci	10 705	7 830	2 875	411
Celkem	12 985	9 303	3 682	526

<sup>391</sup> *Personalbestand*, in: *Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898, s. 128–132.

Hodnosti	Potřeba 1904/05	Rozpočet 1897/98	Potřeba navýšení	Roční navýšení
<b>VI. Přístavní divize</b>				
a. Obsluha strojů				
Palubní důstojníci	658	358	300	43
Poddůstojníci	2 172	1 139	1 033	148
Prostí námořníci	4 536	2 576	1 960	280
Celkem	7 366	4 073	3 293	471
b. Ostatní osazení				
Palubní důstojníci	97	69	28	4
Poddůstojníci	469	398	71	10
Prostí námořníci	927	803	124	18
Celkem	1 493	1 270	223	32

Hodnosti	Potřeba 1904/05	Rozpočet 1897/98	Potřeba navýšení	Roční navýšení
<b>VII. Oddělení torpéd</b>				
a. Námořníci				
Palubní důstojníci	57	20	37	5
Poddůstojníci	292	259	33	5
Prostí námořníci	1 134	936	198	28
Celkem	1 483	1 215	268	38
b. Obsluha strojů				
Palubní důstojníci	151	136	15	2
Poddůstojníci	461	322	139	20
Prostí námořníci	1 100	747	353	50
Celkem	1 712	1 205	507	72

Hodnosti	Potřeba 1904/05	Rozpočet 1897/98	Potřeba navýšení	Roční navýšení
<b>VIII. Pomocné osazenstvo lazaretů</b>				
Poddůstojníci	148	91	57	8
Prostí námořníci	89	69	20	3
Celkem	237	160	77	11
<b>Celková suma položek I–VIII</b>	<b>26 887</b>	<b>18 298</b>	<b>8 589</b>	<b>1 227</b>

*Následující tabulka ukazuje v konečném přehledu, na jaký počet stoupne počet námořníků v mužstvech, které jsou součástí námořních divizí, přístavních divizí a oddělení*

*torpéd. Pro srovnání je uveden požadovaný stav (1904/1905) a stav dosavadní (1897/1898).*

	1904/1905		1897/1898		Potřeba
		%		%	
Bitevní flotila	12 423	49	7 924	46	4 499
Zahraniční lodě	5 189	21	3 471	20	1 718
Výukové lodě	2 655	11	1 972	12	683
Speciální lodě	1 057	4	978	6	79
Potřeba posádek na pevnině	2 520	10	1 966	12	554
Rezerva	1 195	5	755	4	440
Celkově	25 039	100	17 066	100	7 973

*V této tabulce je započítán i personál těch bitevních lodí, které v době míru docházejí uplatnění jako výukové či speciální lodě.*

*Vzdělání posádek by mělo v průběhu následujících sedmi let proběhnout bez problémů. Nyní bude v pohotovosti udržováno více lodí a to by mělo vzdělání přispět. Pouze v případě poddůstojníků dochází u mužstev na dobu pár let k mezerám, ale tyto nedostatky budou v průběhu následujících let odstraněny.*

*Alfred Tirpitz popsal ve svých vzpomínkách předlohu zákona takto: „V případě vytvoření formy zákona jsem se z materiálního hlediska omezil jen na to nejdůležitější. Nevyžadovali jsme v tomto ohledu žádné další daně nebo dluhopisy. Omezili jsme dobrovolně naši potřebu peněz jen na to nejnutnější a s ohledem na tuto záležitost jsme uvedli lhůtu sedmi (popřípadě šesti) let. Omezili jsme se jen na malou „přepadovou flotilu“. Tehdy ještě nebyl důvod přehánět velikost plánované flotily, protože jsme technicky na výstavbu více lodí ještě nebyli v žádném případě připraveni. Proto jsme dali tomuto našemu prvnímu kroku takovou formu, aby v tom podstatném vlastně nepředstavovala nic jiného, než uskutečnění Stoschova plánu výstavby flotily. Celé naše jednání se nesmělo jevit jako porušení tradic našeho námořnictva. Zmínili jsme, že stavíme flotilu za účelem obrany našeho pobřeží. Učinili jsme tak kvůli souvislosti s naší tradicí, a také proto, aby nám nebyly předsouvány ofenzivní plány. Vždyť tu byla také pobřežní pancéřová eskadra a my ji prostě přenesli do zákona. V zákoně bylo napsáno, že pobřežní pancéřové lodě musejí být nahrazovány, o způsobu náhrady ale nebylo blížeji podáno*

*vysvětlení, proto mohu konstatovat, že převzetí starších typů lodí do nové eskadry nijak nekomplikovalo postupný vývoj flotily.*“<sup>392</sup>

---

<sup>392</sup> Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 99–100.

## 7. Projednávání zákona v říšském sněmu

„Národní liberálové byli naši nejlepší přátelé.“<sup>393</sup>

Alfred Tirpitz

Před počátkem jednání ohledně prvního námořního zákona v říšském sněmu sledoval Bülow postoje jednotlivých německých stran. Zjistil, že konzervativci nepocítují příliš velkou náklonnost vůči námořnímu zákonu. Národní liberálové by naopak jednostranně zákon podpořili.<sup>394</sup> Část poslanců *Německé svobodomyšlné strany* (Deutsche Freisinnige Partei) a lidé kolem Heinricha Rickerta a Bartha byli rovněž ochotni zákon podpořit.<sup>395</sup> Poslanci strany Centrum a její hlavní představitel Lieber by se pro předlohu vyslovili za předpokladu, že by byli za svou podporu nějakým způsobem odměněni. Lieber byl přitom již dříve zastáncem názoru, že by Německé císařství mělo disponovat silnější flotilou, jak dokazuje i jeho dopis Hollmannovi z listopadu roku 1896.<sup>396</sup> Na zásadní odpor pak návrh zákona narazil u Eugena Richtera, vůdce levých liberálů, a u sociálních demokratů.<sup>397</sup> Císař naopak předlohu schválil a dne 29. října mu Tirpitz psal a v dopise mu děkoval za jeho dosavadní podporu při prosazování návrhu zákona.<sup>398</sup>

Německé jednotky obsadily dne 7. listopadu 1897 Kiau-čou.<sup>399</sup> Alfred Tirpitz pověřil již roku 1896 Brauna, kapitána lodi *Iltys*, aby zjistil, zda by toto území ve východní Asii nemohlo být vhodným opěrným bodem. Teprve v listopadu 1897, kdy došlo k zavraždění dvou německých katolických misionářů, následovalo zabrání východoasijského území a Čína se je zavázala pronajmout na 99 let.<sup>400</sup> Alfred Tirpitz

<sup>393</sup> Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 100.

<sup>394</sup> UHLE-WETTER, s. 125.

<sup>395</sup> Heinrich Edwin Rickert (1833–1902) byl německý novinář a jeden z hlavních představitelů levých liberálů. Výrazně se zasazoval především proti antisemitismu.

<sup>396</sup> Viz Berlin, den 20. November 1896, gez. Dr. Lieber, N253/398.

<sup>397</sup> Srov. UHLE-WETTER, s. 125 – SCHACK, s. 132.

<sup>398</sup> Viz Berlin, den 29. Oktober, 1897, N253/398.

<sup>399</sup> O této Diederichsově akci více HASSELL, s. 159. O Diederichsovi a jednání Němců u Manily v letech 1896–1899. Srov. rovněž WIONZEK, Karl-Heinz, *Germany, the Philippines and the Spanish-American War: Four Accounts by Officers of the Imperial German Navy*, Manila 2000. Německá kolonie Kiau-čou viz Příloha č. 25.

<sup>400</sup> Oficiálně bylo Kiau-čou přijato pod německou ochranu 27. dubna 1898. Více o tomto tématu GERLACH, Hans-Henning – BIRKEN, Andreas, *Deutsche Kolonien und deutsche Kolonialpolitik; Band 6: China, Kiautschou und die Kaiserliche Marine*, Königsbrunn 2009. Podrobněji se o zabrání Kiau-čou vyjadřuje rovněž KAULISCH, s. 30. Zaobírá se především otázkou, proč se Tirpitz vedle ostrovů Sia-men, Samsah a Čou-šan rozhodl právě pro Kiau-čou. Dále analyzuje konflikty, na nichž se podílelo německé námořnictvo, tedy nedorozumění s Američany na Manile roku 1898, boxerské povstání z let 1900/1901 a opětovné zostření německo-amerických zájmů kvůli Venezuele v letech 1900–1901 (s. 35–46). O americko-španělské konfrontaci na Filipínách více rovněž RÖDER, s. 50. O zavraždění dvou německých misionářů více rovněž SKŘIVAN, Aleš – KŘIVSKÝ, Petr, *Opožděná expanze: Koloniální výboj Německa a Itálie v letech 1870–1914*, Praha 1977, s. 73.

v tuto chvíli upozorňoval na nebezpečí možného střetu s Čínou. Obával se dokonce, že by tato rozjitřená mezinárodně-politická situace mohla nepříznivě ovlivnit jednání o zákoně v říšském sněmu. Nakonec však k žádnému konfliktu nedošlo a vzniklá situace ve východní Asii spíše posilovala touhu vybudovat flotilu.<sup>401</sup> Dění ve východní Asii, jako bylo zabránění území Kiau-čou či zisk přístavu Port Arthur carským Ruskem, se projevilo v korespondenci, kterou spolu vedli Vilém II. a car Mikuláš II. O prvním námořním zákoně si však nenapsali ani slovo, což pro mě představuje další důkaz, že jednání o něm v říšském sněmu nijak zásadně neovlivnilo mezinárodní vztahy.<sup>402</sup>

Od 17. června, kdy Alfred Tirpitz obsadil pozici ve vedení říšského námořního úřadu, až do zahájení nové sezóny říšského sněmu 30. listopadu 1897, se v německém tisku často objevovaly články ohledně návrhu zákona. Žurnalisté však neměli řádně ověřené informace a nevěděli nic přesného. Noviny národních liberálů a konzervativců se průběžně vyslovovaly spíše pro, agrární noviny a tisk strany Centrum byl zdrženlivější a noviny sociálních demokratů a levých liberálů naprosto odmítavý. V sobotu dne 27. listopadu 1897 došlo ke zveřejnění předlohy zákona v Reichsanzeiger pod názvem „Entwurf eines Gesetzes betreffend die deutsche Flotte“.<sup>403</sup> Tento termín vybral Alfred Tirpitz záměrně, aby na tento návrh mohl Eugen Richter kriticky reagovat se zpožděním 36 hodin.<sup>404</sup> Na tuto možnost, uveřejnit předlohu 27. listopadu, aby mohli odpůrci reagovat na předlohu s co největším zpožděním, upozornil Tirpitze již 1. listopadu říšský kancléř.<sup>405</sup> Tirpitz tuto skutečnost ve svých vzpomínkách kvitoval s úsměvem: „*Uveřejnění předlohy zákona se uskutečnilo v sobotu večer a trvalo 36 hodin, než Eugen Richter, nyní obzvláště špatně naladěný, mohl napsat v pondělním tisku své námítky.*“<sup>406</sup>

Vilém II. otevřel novou jednací sezónu říšského sněmu 30. listopadu 1897. Jednání o námořním zákoně označil za hlavní událost sezóny. Přitom zdůraznil, že záměrem schválení požadovaného zákona není a ani nemůže být snaha dosáhnout postavení námořní

---

<sup>401</sup> SCHACK, s. 135–137.

<sup>402</sup> O obsazení Kiau-čou viz Vilém II. Mikulášovi II., Neues Palais 4. ledna 1898, XIII., in: WILHELM II., *Briefe Wilhelms II. an den Zaren 1894–1914*, Leipzig 1922, s. 44–46; a o zisku přístavu Port Arthur viz Vilém II. Mikulášovi II., Berlín 28. března 1898, XIV., in: WILHELM II., *Briefe Wilhelms II. an den Zaren 1894–1914*, Leipzig 1922, s. 47–49.

<sup>403</sup> List *Der Deutsche Reichsanzeiger* byly úřední noviny Německého císařství. Vycházely denně kromě nedělí a svátků. Viz UHLE-WETTER, s. 126.

<sup>404</sup> SCHACK, s. 140–142.

<sup>405</sup> Viz *Brief des Reichskanzlers über Art der Veröffentlichung des Flottengesetzes in der Presse*, 1. 11. 1897, N253/4.

<sup>406</sup> Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 99.

mocnosti prvního řádu.<sup>407</sup> Pro uvedenou předlohu zákona se dne 4. prosince roku 1897 vyjádřil i Otto von Bismarck. Zdůraznil sice, že by se spíše zasazoval o budování menších lodí ve větším počtu, přesto by pro předlohu zákona kývl.<sup>408</sup> Ve dnech 6. – 9. prosince proběhlo první čtení v říšském sněmu.<sup>409</sup> Ukázalo se, že nejaktivnější podporovatelé návrhu budou Národní liberálové. Vůdce strany Národních liberálů Friedrich Hammacher psal již na počátku projednávání předlohy, že bude jednoznačně podporovat návrh. I poslanci strany Freikonservative Partei se stavěli jednoznačně pro předlohu.<sup>410</sup>

Velká část poslanců z agrárně-středostavovské strany Deutschkonservative Partei se stavěla pro předlohu. Slovy Alfreda Tirpitz: „*O podporu zpočátku vlažných konzervativců jsem se snažit nemusel, protože ti s výjimkou pár jednotlivců v zásadě vždycky hlasovali pro návrhy zákonů pro armádu...*“<sup>411</sup> Někteří členové této konzervativní strany, konkrétně se jednalo o agrární skupinu, dávali najevo skepsi. Fakt, že se nakonec poslanci této strany jednostranně vyslovili pro předlohu, byl způsoben zaprvé taktickým uvažováním, bylo jim totiž slíbeno, že se konzervativcům vyjde vstříc v oblasti celní politiky, zadruhé vzrůstajícím se neokonzervativním nacionalismem.<sup>412</sup> Strana Freisinnige Vereinigung, která se těšila podpoře vzdělaného měšťanstva, bankovního kapitálu a velkoobchodníků sídlících v námořních centrech, se z ekonomických důvodů rovněž vyslovila pro předlohu.<sup>413</sup>

Od počátku se naprosto jasně stavěli proti návrhu námořního zákona leví liberálové v čele s Eugenem Richterem a sociální demokraté.<sup>414</sup> Eugen Richter protestoval proti svazování říšského sněmu prostřednictvím septennatu a rozpočtové právo říšského sněmu chtěl zachovat nedotčené. Sociální demokraté se principiálně stavěli proti militarismu a světové politice Viléma II.<sup>415</sup> Rozhodující silou se tedy stala strana Centrum.<sup>416</sup> Na její podpoře/nepodpoře byl závislý osud předlohy.<sup>417</sup>

<sup>407</sup> tzv. „Thronrede“, SCHEIBE, s. 32.

<sup>408</sup> Viz Bismarckův dopis Tirpitzovi ze 4. prosince 1897 a následná srdečná odpověď: *Zustimmung des Fürsten Bismarck zum Flottengesetz*, 4. 12. 1897, N253/4 a *Dank für vorstehendes Schreiben*, 8. 12. 1897, N253/4.

<sup>409</sup> UHLE-WETTER, s. 126.

<sup>410</sup> Friedrich Adolf Hammacher (1824–1904) byl německý právník a poslanec říšského sněmu za stranu *Nationalliberale Partei*. Více o tomto člověku ZUNKEL, Friedrich, *Hammacher, Friedrich Adolf*, in: *Neue Deutsche Biographie* (NDB). Band 7, Berlin 1966, s. 588–596. Viz rovněž SCHACK, s. 140–143.

<sup>411</sup> Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 100.

<sup>412</sup> UHLE-WETTER, s. 125.

<sup>413</sup> SCHACK, s. 143–145.

<sup>414</sup> SCHEIBE, s. 27.

<sup>415</sup> O vztahu sociálních demokratů vůči německému námořnictvu více viz SONDHAUS, Lawrence, *The Imperial German Navy and the Social Democracy, 1878–1897*, in: *German Studies Review*, Vol. 18, No. 1, 1995, s. 51–64.

Alfred Tirpitz a jeho spolupracovníci roli strany Centrum v případě jednání o prvním námořním zákoně nijak nepodcenili. Již počátkem srpna a posléze 13. října se Lieber setkal s Miquelem. Tehdy však ještě nic určitého nemohl říci. Především bavorští poslanci strany Centrum se stavěli proti návrhu.<sup>418</sup> Místní voliči totiž pocházeli z řad sedláků, na výstavbě flotily měli pramalý zájem a navíc zdejší krajany spojovala averze proti Prusku. Již 1. září informoval důstojník námořnictva Karl von Eisendecher Tirpitze o malém zapálení Němců žijících na jihu pro flotilu.<sup>419</sup> Na této náladě se během následujících měsíců nic nezměnilo. Pouze bavorského poslance Georga Hertlinga Tirpitz označoval za „přítele naší věci“.<sup>420</sup> Podobně na tom byli poslanci strany Centrum, kteří pocházeli z Porýní. Za svůj souhlas vyžadovali na oplátku odvolání některých nařízení ještě z doby Kulturkampfu. Z uvedeného vyplývá, že celá strana nebyla ve svém názoru před prvním čtením jednotná.<sup>421</sup>

Vilém II. hovořil dne 6. prosince o důvodech, které vedly Spolkovou radu k postoupení návrhu zákona k jednání do říšského sněmu. Po císaři se ujal slova Tirpitz.<sup>422</sup> Mluvil o technických záležitostech: kdy by měly být postaveny nové lodě, kdy by probíhala náhrada starých lodí novými, a v jakém časovém horizontu se počítalo s uváděním nových plavidel do provozu. Ve svých vzpomínkách k tomuto datu napsal: „Upozornil jsem na to, že oněch 14 pancéřových lodí, jejichž stavba byla schválena již roku 1873, bylo postaveno teprve po 21 letech; pouze forma zákona zaručovala přiměřenou dobu stavby. Pouze nový zákon mohl vyvést námořnictvo z nejistoty, slabosti a vnitřní krize, kam je uvrhla nedostatečná parlamentní jednání.“<sup>423</sup> Úplně se vyhnul politickým otázkám a nemluvil o porušování rozpočtového práva. Zdůraznil, že stavba lodí výrazně podpoří chod německého průmyslu. Podotkl, že se v průběhu posledních let navýšily námořní zájmy Německého císařství, a že ty je třeba chránit, v opačném případě by totiž hrozila ztráta pozic na mořích. Alfred Tirpitz zároveň vyzdvihl, že budovaná

---

<sup>416</sup> Německy „Zünglein an der Waage“. Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 100.

<sup>417</sup> SCHACK, s. 145–147.

<sup>418</sup> UHLE-WETTER, s. 125.

<sup>419</sup> Viz *Brief Eisendechers über das Verhältnis zwischen S. M. und dem Fürsten Bismarck, Stimmung in Deutschland für eine Flottenvorlage*, 1. 9. 1897, N153/4. Karl von Eisendecher (1841–1934) byl německý důstojník námořnictva, posléze viceadmirál a diplomat. Sympatizoval s politikou Otto von Bismarcka a nerozuměl si s císařem Vilémem II. Byl rovněž zastáncem zachovávání vstřícných vztahů k Velké Británii.

<sup>420</sup> Georg Friedrich Karl von Hertling (1843–1919) byl německý politik strany Centrum. Jako poslanec působil v říšském sněmu v letech 1875–1890 a 1896–1912. V letech 1917–1918 zastával úřad kancléře Německého císařství. Více o životě tohoto člověka BECKER, Winfried, *Georg von Hertling 1843-1919: Jugend und Selbstfindung zwischen Romantik und Kulturkampf*, Schöningh 1981.

<sup>421</sup> SCHACK, s. 147–152.

<sup>422</sup> KAULISCH, s. 86.

<sup>423</sup> Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 99.



flotila by měla defenzivní charakter a její vybudování by vedlo k podpoře ze strany příznivých států.<sup>424</sup>

Mluvčí sociálních demokratů Bruno Schönlanck řečnil proti předloze zákona.<sup>425</sup> Zdůraznil, že ohrožuje rozpočtová práva říšského sněmu. Za jeden z významných argumentů také uvedl, že německý obchod a průmysl může bez problémů obstát i bez výstavby silné flotily. Na tento proslov reagoval státní sekretář svobodný pán Thielmann. V říšském státním rozpočtu se podle jeho vyjádření vyskytoval dostatek finančních prostředků.<sup>426</sup> Za konzervativce hovořil hrabě Friedrich zu Limburg-Stirum.<sup>427</sup> Vyjádřil návrhu podporu, ačkoli se někteří poslanci jeho strany stavěli proti zákonu kvůli omezování práv říšského sněmu. Podle jeho vyjádření tedy sice výstavba flotily nepodporuje přímo zemědělství, ale prospívá průmyslu, který žije ze zemědělství. Celkově je tedy celá záležitost dobrá pro celý národ a proto se návrhu z jeho strany dostane podpory. Vyslovil se pro flotilu, ale pouze za předpokladu, že bude schválena nová celní politika.<sup>428</sup> Celkově shrnul poslanec Fritz Hoenig atmosféru v říšském sněmu při projednávání předlohy zákona jako pozitivní.<sup>429</sup> Shrnu, že k uvedenému materiálu se všechny strany s výjimkou sociálních demokratů a sdružení kolem Eugena Richtera staví příznivě.<sup>430</sup> Dne 11. prosince 1897 vydal admirál Max Plüddemann článek, v němž vychválil Tirpitzovu námořní politiku a snažil se tak získat na jeho stranu širší vrstvy obyvatelstva.<sup>431</sup>

Do roku 1897 spadají začátky hnutí, které posléze označujeme termínem Sammlungspolitik. V českém prostředí se používá překlad „politika národní jednoty“ nebo „politika sjednocení“. <sup>432</sup> Mezi její hlavní strůjce patřili viceprezident pruského státního ministerstva Johannes Miquel, *státní sekretář říšského úřadu pro Vnitřní záležitosti* (Staatssekretär des Reichsamtes des Innern) Arthur von Posadowsky-Werner a státní sekretář zahraničního úřadu Bernhard von Bülow. Obecně se jednalo o protisocialistickou

---

<sup>424</sup> SCHACK, s. 152–154.

<sup>425</sup> Bruno Franz Georg Paul Kurt Schönlanck (1859–1901) byl německý sociálnědemokratický politik a žurnalista. Více o tomto člověku MAYER, Paul, *Bruno Schoenlanck 1859–1901: Reformer der sozialdemokratischen Tagespresse*, Hannover 1972.

<sup>426</sup> SCHACK, s. 154–156.

<sup>427</sup> Friedrich Wilhelm zu Limburg-Stirum (1835–1912) byl německý diplomat, politik a státní sekretář zahraničního úřadu Německého císařství v letech 1880–1881. V letech 1898–1907 zástupcem konzervativců v říšském sněmu.

<sup>428</sup> SCHACK, s. 157–158.

<sup>429</sup> Fritz Hoenig (1833–1903) byl kolínský podnikatel, vynálezce, konstruktér a poslanec říšského sněmu.

<sup>430</sup> Viz *Brief des Abgeordneten Hoenig über die Parteistimmung im Reichstage*, 6. 12. 1897, N253/4.

<sup>431</sup> Viz *Max Plüddemann: Das Flottengesetz (Druck)*, 11. Dezember 1897, N253/19.

<sup>432</sup> Srov. HLAVAČKA – PEČENKA, s. 158; STELLNER, *Poslední německý císař...*, s. 198.

politiku stran, jejichž spolupráce byla založena na kompromisu v oblasti celní politiky, výstavby flotily, podpoře císařství a světové politiky. Tyto tendence měly zabránit občanům z řad měšťanstva a střední vrstvy v přechodu k sociální demokracii.

Eugen Richter se dne 7. prosince vyjádřil pro to, aby byl v případě flotily zachován stávající pořádek „bezbřehých plánů“ („uferlose Flottenpläne“) – tedy aby velikost a uspořádání německého námořnictva neurčoval zákon a aby se o rozpočet musel státní sekretář Námořního úřadu každoročně ucházet u říšského sněmu. Alfred Tirpitz ve své reakci v této věci neargumentoval, pouze nabídl novinám *Freisinnige Zeitung* služby zpravodajského úřadu (Nachrichtenbüro). Tato okolnost vzbudila v říšském sněmu veselí, protože se z Tirpitzovy strany jednalo o provokaci. Richter a Tirpitz představovali v době projednávání prvního námořního zákona největší rivaly.<sup>433</sup>

Klíčovou postavou v otázce projednávání zákona byl Lieber. Před říšským sněmem vyzdvihl přednosti návrhu, především pochválil fakt, že po letech konečně poslanci mohou vidět přehlednost a jistotu v případě projednávání předlohy.<sup>434</sup> Měl námitky v oblasti technického pokroku. Zdůraznil nemožnost určit, zda již technika skutečně dospěla do stavu, který se nebude nadále zásadně měnit, pouze zdokonalovat. Zároveň navrhl, aby se říšský sněm nevázal na septennat, ale aby se určila přibližná lhůta, ve které by došlo k postavení lodí. Konkrétně mluvil o šesti až osmi, popřípadě pěti až devíti letech. Zároveň vyjádřil přání nevypisovat kvůli plánované výstavbě flotily další daně.<sup>435</sup>

Druhé čtení se konalo 23. března. V měsících mezi prvním a druhým čtením došlo k horečným vyjednáváním mezi Tirpitzem a Lieberem. V německé historiografii se tyto diskuze označují jako *stínový box* (Schattenboxen).<sup>436</sup> Lieber se nacházel v opozici, což straně Centrum nepřinášelo žádný užitek. Tirpitz zároveň představoval jediného Lieberova spojence ve vládě.<sup>437</sup> Tirpitz byl však významný spojenec, protože se musel v případě prosazení prvního námořního zákona spolehnout na dobrou vůli poslanců Centra. Proto přesvědčoval, za vydatné spolupráce Bülowa a Miquela, pruské konzervativní ministry, aby ustoupili v církevně-politických otázkách. Tím by měl co nabídnout konzervativním katolickým poslancům strany Centrum.<sup>438</sup>

---

<sup>433</sup> SCHACK, s. 159–160.

<sup>434</sup> UHLE-WETTER, s. 127.

<sup>435</sup> SCHACK, s. 160–165.

<sup>436</sup> UHLE-WETTER, s. 125.

<sup>437</sup> TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 100.

<sup>438</sup> SCHACK, s. 165.

Koncem roku 1897 a v prvním měsíci roku 1898 nabývala na síle Tirpitzova propaganda. V novinách *Münchner Allgemeine Zeitung* se objevil již 23. prosince článek, který dokazoval, že Tirpitzem navrhovaná flotila není nijak veliká a nebude znamenat větší daňové zatížení obyvatelstva.<sup>439</sup> Svého vrcholu dosáhla propaganda 13. ledna 1898, kdy se shromáždilo přibližně tisíc zástupců obchodu a průmyslu.<sup>440</sup> Na závěr vydalo toto shromáždění proklamaci, v jejímž textu se kladl důraz na zesílení námořní moci Německého císařství. Propaganda nyní cílila na stranu Centrum, a to zejména na bavorskou větev. V Porýní spoléhali pracovníci ze zpravodajské kanceláře na práci Capelleho a Liebera.<sup>441</sup> V Bavorsku byl speciálně pro účely zisku sympatií Centra vyhotoven novinami *Münchner Allgemeine Zeitung* dotazník, v němž 1 800 zástupců umění a vědy odpovídalo na otázky týkající se potřeb německého námořnictva.<sup>442</sup> Ve stejnou dobu, kdy vrcholila Tirpitzova propaganda, tedy od ledna do března 1898, probíhal i konflikt mezi Vrchním velením a říšským Námořním úřadem, jehož vedoucí Tirpitz na sebe strhával stále více pravomocí. Knorrový stížnosti minuly císařův sluch, protože Vilém II. podporoval Tirpitzovu politiku.<sup>443</sup>

Ve dnech 24. února – 17. března 1898 probíhalo jednání rozpočtové komise říšského sněmu.<sup>444</sup> Čítala 29 členů a čelila propagandě. V průběhu zasedání obdržela 165 peticí nejen z Německého císařství, ale i ze zámoří. Už na samém počátku se většina členů rozpočtové komise vyslovila pro předlohu. Jejím referentem byl Lieber, který v průběhu jednání však vždy podotýkal, že kladené otázky zodpovídá pouze za svou osobu, a nikoli za všechny poslance své strany.<sup>445</sup> Ještě před počátkem jednání rozpočtové komise odeslal

<sup>439</sup> Viz *Allgemeine Zeitung, München*, Donnerstag, 23. Dezember 1897, N253/470.

<sup>440</sup> Podle Kaulische se konala ještě jedna velká přednáška pro veřejnost v Hamburku v prosinci roku 1897. Viz KAULISCH, s. 84.

<sup>441</sup> Capelleho poznámky ohledně možných změn v předloze zákoně viz *Notizen des Kpt. Capelle über Flottenpolitik*, ?, N253/4. Poznámky Capelleho ohledně vyjednávání s různými politiky viz *Notizen des Kpt. Capelle über Verhandlungen mit verschiedenen Abgeordneten*, ?, N253/4.

<sup>442</sup> Viz *Außerordentliche Beilage zur Allgemeinen Zeitung, München*, Dienstag, 11. Januar 1898, N253/470; *Außerordentliche Beilage zur Allgemeinen Zeitung, München*, Mittwoch, 12. Januar 1898, N253/470 a *Außerordentliche Beilage zur Allgemeinen Zeitung, München*, Donnerstag, 13. Januar 1898, N253/470. SCHACK, s. 167–168.

<sup>443</sup> K tomuto střetu se v archivu ve Freiburgu im Breisgau nalézají tyto dokumenty: *Gründe, welche für Beibehaltung eines Oberkommandos mit kräftigen Befugnissen sprechen*. 1. 2. 1898, N253/39; *Personalbedarf bei Organisationsänderung der obersten M. Behörden*. 7. 1. 1898, N253/39; *Schreiben an das O. K. über verschiedene Zeitungsartikel*, 13. 1. 1898, N253/39; *Schreiben des O. K. über die Stellung zum R. M. A.*, 30. 1. 1898, N253/39; *Unterbreitung der Differenzen zwischen O. K. und R. M. A. bei S. M.*, 30. 2. 1898, N253/39; *Verschlickung der Werfteinfahrt in Wilhelmshaven*, 1. 2., 28. 3. 1898, N253/39 a *Organisationsvorschlag des R. M. A. an S. M.: Zuteilung der Auslands-Vermessungs- und Fischereischiffe zum R. M. A.*, 24. 4. 1898, N253/39.

<sup>444</sup> UHLE-WETTER, s. 128.

<sup>445</sup> SCHACK, s. 168–169.

Tirpitz Hollmannovi spěšné psaní s dotazem, zda souhlasí s předlohou zákona. Odpovědi se nedočkal.<sup>446</sup>

Právě v průběhu jednání rozpočtové komise došlo ke dvěma změnám předlohy zákona. Lieber změnil množství paragrafů v zákoně. Navýšil jejich počet ze šesti na osm. Tento krok pomohl přehlednosti celého zákona. V paragrafu VII byly uvedeny náklady. Druhou změnu prosadil poslanec Centra Richard Müller.<sup>447</sup> Ten požadoval, aby rychlost výstavby flotily neurčoval septennat, ale sextennat (šestiletí), a aby tak došlo ke zrychlení budování plavidel.<sup>448</sup> Tento krok zdůvodňoval Richard Müller tak, že nebudou vznikat velké mezery pro ztrátu peněz a celá stavba bude přehlednější.<sup>449</sup>

Roční povolování finančních prostředků na výstavbu flotily mělo mít jen formální charakter. Říšský sněm by se však při každoročním schvalování ocital v nevýhodném postavení. Finanční omezení jej nemohlo ochránit od dalších povinných výdajů.<sup>450</sup> Zavedení a schválení sextennatu mělo za následek zavedení tzv. „tempa tří“ (Dreiertempo).<sup>451</sup> To znamenalo, že se každoročně v německých přístavech vyrobily tři velké bitevní lodě. Oproti původnímu septennatu se jednalo o zrychlení, které vydrželo až do první světové války.<sup>452</sup> Dne 17. března 1898 skončilo jednání rozpočtové komise. Pro výslednou podobu dokumentu tak, jak měl být předložen ke schválení říšskému sněmu, se vyslovilo z 27 účastníků 19 (8 jich bylo proti). Z Centra se až na jednoho ze zúčastněných vyslovili všichni pro. Dne 23. března 1898 se konalo v říšském sněmu druhé čtení.<sup>453</sup>

Lieber, jakožto referent rozpočtové komise, shrnul dne 23. března její práci. Vyzdvihl změnu týkající se paragrafů a zdůraznil, že se již nadále nejedná o septennat, ale sextennat. Charakter a účel navrhované flotily se však, jak zdůraznil, nezměnily.<sup>454</sup> Zároveň poukázal na fakt, že zákonné svázání kompetencí říšského sněmu by mělo být ku prospěchu Německého císařství a v německém prostředí se vyskytovalo již dříve. Na rozdíl od řeči ze 7. prosince 1897 mluvil o dobrém stavu říšských financí a pozitivně hodnotil nepotřebnost vypisování nových daní do budoucna. V tuto chvíli se Lieber mohl opřít

<sup>446</sup> Viz *Brief an Admiral Hollmann: ob er d. Flottengesetz zustimme*, 20. 2. 1897, N253/4.

<sup>447</sup> Richard Müller (1851–1931) byl poslanec strany Centrum, který zasedal v říšském sněmu v letech 1893–1918.

<sup>448</sup> Srov. HUBATSCH, s. 67 – KAULISCH, s. 88.

<sup>449</sup> SCHACK, s. 169–171.

<sup>450</sup> Tamtéž, s. 174.

<sup>451</sup> HUBATSCH, s. 68.

<sup>452</sup> Toto tempo tří bylo možno udržet do první světové války pouze díky tomu, že roku 1900 došlo ke schválení druhého námořního zákona a tím k zdvojnásobení počtu lodí císařského námořnictva. Viz BERGHAHN, *Zu den Zielen...*, s. 56.

<sup>453</sup> Srov. UHLE-WETTER, s. 128 – SCHACK, s. 175, 178.

<sup>454</sup> BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 131.

o dvě třetiny poslanců strany. Pouze poslanci Bavorska návrh nepodpořili a zůstali izolováni.<sup>455</sup>

Eugen Richter opakoval své výtky týkající se rozpočtu a uspořádání námořnictva prostřednictvím zákona, které již přednesl v rámci prvního čtení. Bruno Schönlanck a August Bebel za sociální demokracii také odmítli přepracovaný návrh.<sup>456</sup> Tirpitz se před říšským sněmem kladně vyjádřil o vyjednávání rozpočtové komise, ale poukázal i na nedostatečný stav námořnictva. Nemluvil o politických motivech a zdůraznil, že v říšském sněmu vystupuje jako nestraník. Bennigsen následně vyjádřil naprostý souhlas s Tirpitzem.<sup>457</sup> Z toho, co si Alfred Tirpitz poznamenal v průběhu jednání o návrhu zákona v říšském sněmu, vyplývá, že se snažil na Bebelovy a Richterovy poznámky reagovat věcně.<sup>458</sup> August Bebel varoval ve svém vystoupení před říšským sněmem poslance strany Centrum, aby si dali pozor na příklon k vládním stranám. Poukázal na osud strany Nationalliberale Partei, která v důsledku podobné změny orientace v posledních 25 letech ztrácela hlasy. Hovořil o tom, že se strana Centrum příkloněním k vládnímu táboru dostala na stranu imperialismu.<sup>459</sup> V závěru své řeči varoval před nepřátelstvím vůči Britům, před možným zahájením oboustranného zbrojení a před nemožností prakticky ochránit německé kolonie.<sup>460</sup>

Den po uskutečnění druhého čtení se konalo hlasování. To proběhlo 24. března 1898.<sup>461</sup> O paragrafech I a II hlasovali poslanci jmenovitě, o ostatních už ne. O paragrafu I se hlasovalo 24. března, o paragrafu II 26. března. Tohoto dne se v novinách *Die Nation: Wochenschrift für Politik, Volkswirtschaft und Literatur* objevil článek, který s úsměvem pojednával o faktu, že se Hollmannovi nepodařilo před rokem prosadit ani jednu loď, Tirpitz naopak prosadil celý zákon.<sup>462</sup> Ohledně nejdůležitějšího paragrafu I hlasovalo z 351 poslanců 212 pro a 139 proti. Proti návrhu se postavili sociální demokraté, poslanci strany

---

<sup>455</sup> SCHACK, s. 179–180.

<sup>456</sup> Ferdinand August Bebel (1840–1913) byl německý politik, publicista a poslanec říšského sněmu za sociálně-demokratickou stranu. Patřil mezi zakladatele této strany a jeho vliv byl tak veliký, že si vysloužil přezdívkou typu *Císař Bebel* (Kaiser Bebel), *Proticísař* (Gegenkasier), či *Císař pracujících* (Arbeiterkaiser). Více o tomto člověku HERMANN, Ursula, *August Bebel: Eine Biographie*, Berlin 1989.

<sup>457</sup> SCHACK, s. 181–183.

<sup>458</sup> Jedná se celkem o šest popsaných listů. Alfred Tirpitz v nich načrtl poznámky, které pak hodlal pronést v říšském sněmu. Viz *Reichsverhandlungen zum Flottengesetz. Notizen für Erwiderungen auf August Bebel, Eugen Richter und Ernst Oertel*, N253/350.

<sup>459</sup> KAULISCH, s. 88.

<sup>460</sup> SCHACK, s. 184.

<sup>461</sup> UHLE-WETTER, s. 128.

<sup>462</sup> Viz *Die Nation: Wochenschrift für Politik, Volkswirtschaft und Literatur*, 26. März 1898, N253/470.

Deutsche Freisinnige Volkspartei, Poláci, Welfové a minorita Centra.<sup>463</sup> Dne 26. března se na žádost poslanců Singera a Velmora hlasovalo také jmenovitě. Z 311 hlasovalo 193 pro a 118 proti. Předloha tedy byla přijata většinou.<sup>464</sup> Třetí čtení se uskutečnilo 28. března 1898 a ve stejný den se hlasovalo o přijetí celého zákona (tedy všech paragrafů). Celý zákon byl přijat většinou.<sup>465</sup> Poté byla předloha zákona předána Spolkové radě, ohledně jejíhož rozhodnutí však vůbec nepanovaly pochyby.<sup>466</sup> Dne 10. dubna 1898 vstoupil první námořní zákon v platnost tím, že došlo k jeho zveřejnění v novinách Reichstagesgesetzblatt.<sup>467</sup> Mnozí posléze vzpomínali, že oproti svému předchůdci provedl Alfred Tirpitz na svém postu opravdu kvalitní práci. Zatímco Hollmann neprosadil o rok dříve výrobu ani jednoho křižníku, prosadil Alfred Tirpitz roku 1898 celý zákon.<sup>468</sup> Říšský sněm mohl od této chvíle podobu císařského námořnictva měnit jen velmi obtížně.<sup>469</sup>

Tirpitz obdržel po schválení předlohy zákona mnoho blahopřání. Napsali mu tyto osobnosti: Karl Paschen 7. března, Victor Valois 10. března, Richard Aschenborn 25. března, svobodný pán Max von der Goltz, Paul Tirpitz a svobodný pán Albert von Scheckendorff 28. března, Rudolf Shering, Rudolf Tirpitz, Alfons Braun, Fritz Hoenig, Friedrich von Jacobi, Felix Grainer a Paul Wiesner 29. března, Richard Geißler a Hugo von Schluckmann 30. března, svobodný pán Wolfram von Rotenhan a Julius Reincke 31. března a Berthold Lucien 1. dubna.<sup>470</sup> Hemold von Ahlefeld mu gratuloval již 12. října

<sup>463</sup> Srov. SCHEIBE, s. 27 – UHLE-WETTER, s. 125 – KAULISCH, s. 88. Menší strany se v německém prostředí označují přízviskem „Splittergruppen“. Po odhlasování tohoto prvního paragrafu odeslal Tirpitz císaři okamžitě telegram, v němž informoval o nastálé situaci. Viz *Telegramm S. M. nach Meldung von der Annahme des §1 des Flottengesetzes*, 24. 3. 1897, N253/4.

<sup>464</sup> UHLE-WETTER, s. 128.

<sup>465</sup> Tato skutečnost byla velice aktivně sledována tiskem. Například b novinách *Berliner Neueste Nachrichten* se objevil dne 29. března oslavný článek na Tirpitz. Viz *Berliner Neueste Nachrichten*, Dienstag, 29. März 1898, N253/470. Srov. KŘIVSKÝ – SKŘIVAN, s. 318.

<sup>466</sup> KAULSICH, s. 88.

<sup>467</sup> Pavel Dufek mylně píše, že 10. dubna 1898 hlasovali poslanci říšského sněmu o předloze zákona. To však není pravda. V tomto dni zákon nabyl právní platnosti. Viz DUFEK, *Kapitoly...*, s. 60.

<sup>468</sup> Srov. TROTHA, s. 59 – SCHULTZE-HINRICHS, s. 34, 37.

<sup>469</sup> DUFEK, *Německé...*, s. 189.

<sup>470</sup> Karl Heinrich Theodor Paschen (1835–1911) byl německý důstojník námořnictva, posléze admirál. Viz HENRIOT, Ernest – HILDEBRAND, Hans, *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 3, Osnabrück 1990, s. 7–9. Victor Valois (1841–1924) byl viceadmirál německého císařského námořnictva a posléze spisovatel. Roku 1898 se již nalézal mimo službu. Viz HENRIOT, Ernest – HILDEBRAND, Hans, *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 3, Osnabrück 1990, 320–322. Maxmilian Leopold Otto Ferdinand von der Goltz (1838–1906) byl německý důstojník námořnictva, posléze admirál. Roku 1898 byl již mimo službu. Viz BRADLEY, Dermot – HILDEBRAND, Hans – HENRIOT, Ernest: *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 1, Osnabrück 1988, s. 447–449. Emil Gustav Theodor von Schenckendorff (1837–1915) byl pruský učitel a důstojník. V letech 1882–1898 působil jako poslanec v pruské Poslanecké sněmovně za národně-liberální stranu.

1897.<sup>471</sup> Zároveň je nutné podotknout, že po prosazení zákona byl Tirpitz opravdu vděčný všem, kdo mu v předcházejících měsících s prosazováním zákona pomáhali a i on rozesílal dopisy, ne však za účelem blahopřání, ale děkovné.<sup>472</sup>

Alfred Tirpitz byl s dosaženým výsledkem spokojený, na druhé straně pro něj představovala dosažená meta pouze první krok k vytvoření větší bitevní flotily. Historik Walther Hubatsch dělí období Tirpitzova působení na postu vedoucího říšského Námořního úřadu do čtyř období. To první končí roku 1898. Právě tehdy totiž došlo k zavedení pořádku týkajícího se organizace námořnictva a materiálu, který se měl používat ke stavbě lodí. Uskutečnění tohoto plánu, tak jak jej pojímal první námořní zákon, by znamenalo docílit poměru bitevních lodí 1:2 vůči největšímu možnému protivníkovi, tedy Velké Británii. Tím by se Německé císařství dostalo na čtvrtou pozici ve světě, pokud jde o velikosti lodí. Pro ostrovany by tedy německé námořnictvo nepředstavovalo vážnějšího protivníka, přesto by bylo riskantní zaútočit na německé pobřeží.<sup>473</sup>

Císař Vilém II. měl po prosazení zákona v říšském sněmu pro Tirpitze jen slova chvály: „*Admirál dokázal, sotva se vrátil z Číny, navzdory podlomenému zdraví, během osmi měsíců prosadit nemyslitelné, a to i přesto, že se proti němu stavěl celý národ 50 milionů špatně naladěných neinformovaných Němců. Tento úkol vzal na svá bedra sám, a*

---

Friedrich Wilhelm Ludwig Albano von Jacobi (1854–1919) byl pruský generál dělostřelectva. V letech 1895–1899 působil jako vojenský atašé Německého císařství v Římě, kde měl na starosti pečovat o dobré vztahy mezi oběma těmito státy. Paul Wiesner (1855–1930) byl německý námořník, který se specializoval na plavbu na regatě. Roku 1900 se zúčastnil olympijských her. Wolfram von Rotenhan (1845–1912) byl německý diplomat, který v letech 1897–1908 působil ve Vatikánu. Julius Reincke (1842–1906) byl německý lékař a politik národně-liberální strany.

<sup>471</sup> Viz Hemold von Ahlefeld, 12. Oktober 1897, N253/11; Karl Paschen, 7. März 1898, N253/11; Valois, 10. März, 1898, N253/11; Richard Aschenborn, 25. März 1898, N253/11; Max FrHr von der Goltz, 28. März 1898, N253/11; Paul Tirpitz, 28. März 1898, N253/11; Rudolf Shering, 29. März 1898, N253/11; Albert FrHr von Seckendorff, 28. März 1898, N253/11; Rudolf Tirpitz, 19. März 1898, N253/11; Alfons Braun?, 28.-29. März 1898, N253/11; Fritz Hoenig, 29. März 1898, N253/11; Jacobi?, 29. März 1898, N253/11; Wiesner, 29. März 1898, N253/11; Felix Grainer?, 29. März 1898, N253/11; Richard Geißler, 30. März 1898, N253/11; Hugo von Schluckmann, 30. März 1898, N243/11; Wolfram, FrHr von Rotenhan, 31. März 1898, N253/11; Reincke, 31. März 1898, N253/11 a Berthold Lucien, 1. April 1898, N253/11.

<sup>472</sup> Dne 5. dubna 1898 napsal děkovná přání všem, kteří mu pomáhali s prosazením prvního námořního zákona. Viz *Dankschreiben an verschiedene Personen, welche für das Flottengesetz gewirkt haben*, 5. 4. 1898, N253/4.

<sup>473</sup> Flotila plánovaná roku 1898 měla podle Hubatsche defenzivní charakter. Zbýlé tři fáze datuje následovně: 1898–1912: Tehdy se měnil poměr ozbrojených bitevních lodí z 1:2 na 2:3, což přinutilo Brity stáhnout svou středozemní eskadu do Severního moře; 1912–1914: Toto období charakterizovala vzrůstající neochota hovořit o omezení námořního zbrojení; 1914–1916: Tehdy se válka stala důkazem toho, že se Tirpitzova celoživotní koncepce nezdařila. Namísto velkých bitevních lodí se k útoku používaly menší bojové prostředky, jako byly například miny nebo ponorky. (s. 14–22, 136). Německá flotila by v případě uskutečnění návrhu zákona představovala čtvrtou nejsilnější námořní sílu na světě: za Velkou Británií, Francií a Spojenými státy americkými. HUBATSCH, s. 65. O tom, jak museli důstojníci německého námořnictva během dvou týdnů změnit strategii, na jejíž efektivitě pracovali více než dvacet let viz RÖDER, s. 20.

postupoval pilně.“<sup>474</sup> Císař Tirpitz jmenoval *královským pruským státním ministrem* (königlich Preußischer Staatsminister). Ten měl tedy nyní právo hlasovat v pruském státním ministeriu.<sup>475</sup> Tirpitz dokázal získat pro věc císařského námořnictva mnoho Němců. Od roku 1898 stoupal v Německu zájem o námořnictvo. Tento trend přetrvával až do první světové války a zachytil jej ve svých vzpomínkách i Vilém II.<sup>476</sup> Napsal, že zatímco v době jeho nástupu jakožto císaře na německý trůn vstupovalo do císařského námořnictva 60-80 kadetů ročně, v předválečné době se jednalo již o několik set. Císař i po skončení první světové války uznával Tirpitzovu námořní politiku let 1897–1898 a pochvalně se vyjadřoval o způsobu, jakým vedl propagandu sloužící k prosazení prvního námořního zákona v říšském sněmu.<sup>477</sup>

### 7. 1. Motivace politických stran

Jakou motivaci měly strany říšského sněmu pro to, aby odsouhlasily stavbu německé flotily? Obecně se jednalo o snahy docílit vytvoření *světové moci* (Weltmacht) a *námořní moci* (Seemacht). Díky rychle rostoucímu hospodářství se snadno nalézaly prostředky pro stavbu většího množství plavidel bez vyhlašování nových daní. Flotila byla mezi obyvatelstvem Německého císařství populární. Hlasování pro její výstavbu s sebou neslo tedy potenciál získat na svou stranu část voličstva.<sup>478</sup> Strana Centrum sehrála v případě schvalování zákona klíčovou úlohu. Propaganda přitom na poslance této strany příliš nepůsobila. Důležité bylo, že se pro předlohu zákona osobně nadchl vůdce strany Lieber. Tirpitz zároveň vyšel poslancům Centra v případě požadavků na změny v návrhu vstříc všude tam, kde to jen bylo možné. Nejdůležitějším motivem, proč se nakonec poslanci vyslovili pro návrh, byla změna stranické strategie. Centrum představovalo uskupení se silnou a širokou voličskou základnou. Bez její podpory nebylo možné uskutečnit velké národní cíle. Jakožto strana věřících se nalézala v opozici, nyní se objevily snahy to změnit.<sup>479</sup> Lieber se pokoušel své spolustraníky přesvědčit, že Centrum může být pozitivní silou a může se aktivně angažovat ve věci tzv. „národních otázek“. Ve straně se však nalézali konzervativci, liberálové, socialisté, agráři i kapitalisté. Proto

<sup>474</sup> Viz KAULISCH, s. 89. Srov. RÖHL, s. 1141.

<sup>475</sup> UHLE-WETTER, s. 129.

<sup>476</sup> STACHELBECK, Christian, *Deutschlands Heer und Marine im Ersten Weltkrieg*, München 2013, s. 138.

<sup>477</sup> WILHELM II., *Ereignisse und Gestalten aus den Jahren 1878–1918*, Berlin 1922, s. 193–197.

<sup>478</sup> Srov. KAULISCH, s. 81 – SCHACK, s. 187.

<sup>479</sup> Více o důvodech, proč nakonec poslanci strany Centrum hlasovali pro zákon UHLE-WETTER, s. 126.



nyní hrozilo, že v případě spolupráce s vládou získají na síle separatistické tendence a Centrum se rozdělí na rýnskou a bavorskou větev.<sup>480</sup>

Hlasování a souhlas v případě národních otázek by straně Centrum umožnily vytvořit nové, jasně stanovené cíle. Svou aktivní politikou v případě projednávání zákona se Centrum mohlo stát stranou, která by hrála v říšské politice podobnou úlohu jako národní liberálové do roku 1871. Lieberovi nebyly garantovány žádné záruky, že budou odstraněny některé předpisy a nařízení z dob Kulturkampfu, když podpoří předlohu zákona. Nebylo mu nic zaručeno i přesto, že se ocital pod silným tlakem biskupa Georga von Koppa a Ultramontanistů.<sup>481</sup> Poslanci Centra tedy přijali předlohu i přesto, že jim za ni nikdo nenabídl pevně stanovené záruky.<sup>482</sup> Tirpitz Lieberovi v dopise z 23. dubna 1898 obšírně poděkoval za práci, kterou vykonal pro prosazení zákona v říšském sněmu.<sup>483</sup> Sociální demokraté stáli již od doby erfurtského programu na doktrinářsky marxistické linii. Otevřeně se stavěli proti kapitalismu a imperialismu. Vzhledem k tomu, že měla podle jejich mínění flotila sloužit militarismu a militarismus vládnoucím kruhům, byla pro ně předloha zákona nepřijatelná. Sociální demokraté prohlédli, že stavba flotily povede ke zbrojení a zhoršení mezinárodních vztahů.<sup>484</sup>

Nejaktivněji se pro věc vybudování kvalitní flotily stavěli národní liberálové – myšlenka flotily zcela rezonovala s jejich přesvědčením. Předseda Bennigsen měl po přijetí zákona dávat najevo svou radost. Strana se opírala o vzdělanou střední vrstvu, již od roku 1848 se její členové zasazovali o vybudování flotily a není náhodou, že Tirpitz, Hollmann nebo Reinhard Scheer udělali kariéru v armádě.<sup>485</sup> Roku 1881 se od liberální strany odtrhlo levé křídlo vedené Eugenem Richterem.<sup>486</sup> Ten nadále nepodporoval stavbu flotily, neboť neschvaloval formu vlády, která chtěla vybudovat silné námořnictvo. Pravé křídlo liberálů vedené Bennigsenem se řídilo heidelberským programem z 23. března 1884. Jím se

---

<sup>480</sup> SCHACK, s. 188–191.

<sup>481</sup> Georg von Kopp (1837–1914) byl německý biskup a posléze kardinál. Svůj úřad zastával v letech 1881–1887 ve Fuldě a v letech 1887–1914 v Breslau. Více o životě tohoto člověka ASCHOFF, Hans, *Kirchenfürst im Kaiserreich: Georg Kardinal Kopp*, Hildesheim 1987. Slovo ultramontanismus označuje hnutí konce 19. a začátku 20. století v katolické církvi, jehož příslušníci zůstávali z politického hlediska věrni Římu. Viz FLECKENSTEIN, Gisela – SCHMIED, Joachim, *Ultramontanismus: Tendenzen der Forschung*, Paderborn 2005.

<sup>482</sup> SCHACK, s. 188–191.

<sup>483</sup> *Brief und Uebersendung einer Photographie an Dr. Lieber*, 23. 4. 1897, N253/4.

<sup>484</sup> SCHACK, s. 191–192.

<sup>485</sup> Reinhard Scheer (1863–1928) byl německý důstojník námořnictva, posléze admirál. Vedl německou širokomořskou eskadru v bitvě u Skagerraku roku 1916. Viz HENRIOT, Ernest – HILDEBRAND, Hans, *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 3, Osnabrück 1990, s. 195–196.

<sup>486</sup> UHLE-WETTER, s. 125.

definitivně odloučili od ideálů Richterovy frakce. Práví liberálové podporovali výstavbu flotily ze stejných důvodů jako roku 1848. Stavbou bitevní flotily vznikaly nové možnosti v ekonomice – a právě to bylo záměrem bohatých průmyslníků a měšťanů.<sup>487</sup> Nejednalo se ovšem pouze o hospodářské, stranicko-politické a národní zájmy, ale flotila se měla také stát nástrojem imperiální expanze.<sup>488</sup>

Konzervativní strany hlasovaly pro zákon. Poslanci strany Deutschkonservative Partei argumentovali, že flotila není pro zemědělství příliš výhodná. Jednalo se podle názoru poslanců této strany o liberální záležitost, z níž měli největší užitek bohatí průmyslníci a ne zemědělci. Souhlasili tedy pouze za předpokladu zachování a navýšení výhod pruských zemědělců. Konkrétně se jednalo o potřebu prosazení vyšších dovozních cel na žito.<sup>489</sup> Stejným způsobem postupovali i v následujících letech, když probíhala jednání o druhém námořním zákoně nebo o následných novelách. Vždy si nechali za svou podporu v otázkách námořnictva vymínit výhody v oblasti ochrany pruského zemědělství. Uvažovali tedy takticky. Důležitou roli hrál ve straně také nekonzervativní nacionalismus.<sup>490</sup>

Úloha Sammlungspolitik se v případě schválení prvního námořního zákona nesmí přecenit. Sammlungspolitik byla charakterizována manipulativním sociálním imperialismem, restaurací ochranných cel v případě obilí a syrového železa, antisocialismem a politikou obratu ke středním vrstvám. Jejimi vůdci byli především Miquel, Bülow, Posadowsky a císař.<sup>491</sup> Tirpitz mezi tvůrce Sammlungspolitik nepatří. Nejen že se již roku 1897 stavěl proti tomu, aby se konzervativcům kvůli prosazení zákona o flotile ustupovalo v oblasti celní politiky, ale jím navrhovaná flotila garantovala ochranu a rozvoj obchodu se zahraničím. Sammlungspolitik však usilovala o ochranu vnitřního trhu. Tirpitzova koncepce výstavby flotily tedy s ideou Sammlungspolitik nesouvisela.<sup>492</sup>

---

<sup>487</sup> STELLNER, *Poslední německý císař...*, s. 197.

<sup>488</sup> SCHACK, s. 192–195.

<sup>489</sup> WINKLER, Heinrich August, *Der lange Weg nach Westen: Deutsche Geschichte 1806–1933*, Bd. 1, Bonn 2002, s. 270–272.

<sup>490</sup> SCHACK, s. 195–196.

<sup>491</sup> ULLMANN, Hans-Peter, *Das deutsche Kaiserreich 1871–1918*, Frankfurt am Main 1995, s. 145–149.

<sup>492</sup> SCHACK, s. 197–202.

## 8. Hospodářské zájmy a námořní zákon

„Koneckonců musím poznamenat, že se nám podařilo přesvědčit parlament jenom proto, že jsme byli sami o své věci zcela přesvědčeni.“<sup>493</sup>

Alfred Tirpitz

Hanzovní města se k výstavbě flotily stavěla různě. Brémy nekonfliktně obchodovaly se Spojenými státy americkými a vojenskou podporu nepostrádaly. Hamburk by naopak silné německé námořnictvo uvítal. Spis *Denkschrift über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flottenbaues* neznámého autora, který pochází z roku 1897, však dokazoval, že pro německé hospodářství a pro hanzovní města by byla přítomnost silné německé flotily jednoznačným přínosem.<sup>494</sup> Místní obchodníci byli napojeni především na Jižní a Střední Ameriku. Například roku 1897 vyžadovali k ochraně německých zájmů na Haiti a Guatemale bitevní loď. O finanční pokrytí celého tohoto projektu měly zájem velké německé banky.<sup>495</sup>

Výstavba flotily přímo podporovala průmysl orientovaný na ocel a železo. Od počátku 2. poloviny 19. století převládal dovoz ze zahraničí, což negativně komentoval zejména Albrecht von Stosch. Stěžoval si na špatný materiál, preferoval domácí výrobu a vyžadoval nakoupení potřebných materiálů a licencí. Roku 1895 vynalezli pracovníci firmy Krupp novou slitinu, tzv. *nikloocelový pancéř* (Nickelstahlpanzer) a tato firma posléze získala v Německém císařství monopol na výrobu lodí.<sup>496</sup> Materiál pro tento podnik obstarávaly hutě Krupp a Dillinger. Říšský Námořní úřad sice vyvíjel snahu ve věci zakázek kontaktovat konkurenci, jednalo se o americkou Midvale Steel Works a německé Thyssen, ale neúspěšně.<sup>497</sup> Kvůli obrovským státním investicím vyžadovali silnou flotilu tedy i průmyslníci. Její existence by navíc umožnila zpřístupnění dalších odbytišť ve světě.<sup>498</sup>

Přístavy a loděnice se v případě stavby lodí ocitaly ve stísněné pozici, protože námořní správa disponovala mnoha účinnými prostředky, jak je nutit plnit smluvené podmínky. Lodě se vyráběly v Kruppově přístavu (Krupp Germania – Werft), tří císařských loděnicích a soukromých společnostech Schichau (Gdaňsk – Kelbing);<sup>499</sup>

<sup>493</sup> Viz TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 101.

<sup>494</sup> *Denkschrift über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flottenbaues*, um 1897, N253/19.

<sup>495</sup> SCHACK, s. 202–207.

<sup>496</sup> Ke kvalitě nikloocelového pancéře viz Příloha č. 26.

<sup>497</sup> Tamtéž, s. 208–210.

<sup>498</sup> HLAVÁČKA – PEČENKA, s. 157.

<sup>499</sup> O tom, jaký post zastával Gdaňsk z hospodářského hlediska v Německém císařství a jaký dopad měla výstavba Tirpitzovy flotily na místní regionální hospodářství více STAVORINUS, Günter, *Die*

Vulkan (Štětín), Blohm a Voß (Hamburk), Weser A. G. (Brémy), Howald (Kiel), Meyer (Papenburg), Seebeck (Bremerhaven) a Tecklenburg (Geestemünde). Námořní správa se starala o to, aby cena za postavené lodě byla co nejnižší.<sup>500</sup> Pracovníci říšského Námořního úřadu přesně naplánovali, v jakých přístavech se budou konstruovat jaké lodě. Tento pořádek rozpracovali roku 1898 na následujících jedenáct let.<sup>501</sup> Bylo v něm už tedy zahrnuto i nahrazování starých lodí novými.<sup>502</sup>

V konečném důsledku na celé záležitosti vydělal především Friedrich Krupp, neboť si mohl díky svému monopolu diktovat ceny.<sup>503</sup> Nové potřeby námořnictva znamenaly všeobecný ekonomický stimul – vzniklo větší množství nových podniků a rozkvět zaznamenalo především zbrojařství. Tradičně se materiál dopravoval (tedy především z Porúří) na základě pravidla železo-ocel-přístav (Eisen-Stahl-Werften): vytěžená ruda se na místě zpracovala na ocel, a teprve posléze byla transportována do přístavu. Celkově můžeme konstatovat, že přijetí prvního námořního zákona se pozitivně odrazilo ve vzniku nových pracovních míst.<sup>504</sup>

---

*Königliche/Kaiserliche Werft Danzig: Ein Beitrag zur Geschichte der Marine und der Schiffbauindustrie in Westpreußen 1844–1918*, Berlin 1987.

<sup>500</sup> SCHACK, s. 210.

<sup>501</sup> Více o těchto dokumentech viz *Vertheilung der Schiffsneubauten* (1), RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897–Mai 1898 a *Vertheilung der Schiffsneubauten* (2), RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897–Mai 1898.

<sup>502</sup> O této problematice viz rovněž BERGHAHN, *Der Tirpitz-Plan...*, s. 68–90.

<sup>503</sup> Friedrich Alfred Krupp (1854–1902) byl německý průmyslník. Zároveň byl od roku 1893 poslancem říšského sněmu za stranu Freikonservative Partei. Roku 1898 samozřejmě hlasoval pro předlohu prvního námořního zákona, neboť to pro něj bylo ekonomicky výhodné. Eugen Richter a August Bebel kritizovali toto jeho počínání. Více o životě tohoto člověka EPKENHANS, Michael – STREMMEL, Ralf, *Friedrich Alfred Krupp: Ein Unternehmer im Kaiserreich*, München 2010. Faktu, že na německém válečném zbrojení vydělávali zejména představitelé těžkého průmyslu, si všiml především Baldur Kaulisch. Více KAULISCH, s. 80. Srov. HAKVOORT, s. 31.

<sup>504</sup> SCHACK, s. 211–216.

## 9. Námořní zákon z roku 1898

Námořní zákon, jehož podoba byla přijata císařem, říšským sněmem i spolkovou radou, a který vstoupil v platnost 10. dubna 1898, měl následující podobu:<sup>505</sup>

### *I. Požadovaný stav lodí*

#### *§1*

*1. Stav lodí německého císařského námořnictva tímto ustanovujeme, nehledě na dělové čluny a torpédová, výuková a speciální plavidla následovně:*

*a) připraveny k použití*

*1 vlajková loď flotily*

*2 eskadry o 8 řadových lodích*

*2 divize o 4 pobřežních pancéřových lodích*

*6 velkých křižníků*

*16 malých křižníků*

*určené k průzkumným účelům domácí flotily*

*3 velké křižníky*

*10 malých křižníků*

*určené službě v zahraničí*

*b) materiální rezervu*

*2 řadové lodi*

*3 velké křižníky*

*4 malé křižníky*

*2. Z těch lodí, kterými k 1. dubnu 1898 disponuje císařské námořnictvo, či se právě nalézají ve výrobě, se do stavu námořnictva započítává:*

*12 řadových lodí*

*8 pobřežních pancéřových lodí*

*10 velkých křižníků*

*23 malých křižníků.*

*3. Příprava prostředků k dosažení cílového stavu (č. 1) podléhá každoročnímu rozhodnutí říšského domácího rozpočtu. Ten musí dbát na to, aby bylo cílového stavu lodí, pokud budou postačovat prostředky uvedené v §7, dosaženo do konce rozpočtového roku 1903.*

<sup>505</sup> Jedná se o můj vlastní překlad textu, který jsem převzal z periodika *Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, von Nauticus, Erster Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1899, s. 140–143. Výsledná podoba zákona v němčině viz Příloha č. 27.

## §2

*Příprava prostředků pro požadované náhradní stavby podléhá každoročnímu rozhodnutí říšského domácího rozpočtu. Ten se musí řídit pravidlem:*

*řadová a pobřežní pancéřová plavidla budou nahrazena po 25 letech,  
velké křižníky po 20 letech  
a malé křižníky po 15 letech.*

*Tyto lhůty jsou vymezeny povolením první splátky na loď, která má být nahrazena a povolením první splátky na výrobu náhradní lodě.*

*Prodloužení doby nahrazení se vztahuje na povolení spolkového sněmu, zkrácení je podmíněno souhlasem říšského sněmu. Pozměnění uvedených lhůt se povoluje pouze v ojedinělých případech.*

*V případě předčasné ztráty některé z lodí podléhá rozhodnutí o jejím případném nahrazení říšskému sněmu.*

## **II. Lodě udržované ve službě**

### §3

*Příprava prostředků pro trvalé držení ve službě těch lodí, které patří k domácí bitevní flotile, podléhá každoročnímu usnesení říšského domácího rozpočtu. Ten musí zajistit, aby byly ve službě trvale drženy:*

*a) k vytvoření aktivních formací:*

*9 řadových lodí  
2 velké křižníky  
6 malých křižníků*

*b) jako kmenové lodě rezervních formací:*

*4 řadové lodě  
4 pobřežní pancéřové lodě  
2 velké křižníky  
5 malých křižníků*

*c) ke každoroční aktivaci rezervní formace na dobu dvou měsíců:*

*2 řadové nebo pobřežní pancéřové lodě.*

### **III. Stav posádek**

#### **§4**

*V případě palubních důstojníků, poddůstojníků, námořníků námořních divizí, přístavních divizí a torpédových oddělení, musí být k dispozici:*

*1. jeden a půl osazenstva pro lodi nalézající se v zahraničí*

*2. plné osazení pro*

*lodě patřící k aktivním formacím domácí bitevní flotily*

*polovinu torpédových plavidel*

*výukové lodě*

*speciální lodě*

*3. kmenové osazení (obsluha strojů ze dvou třetin, zbylý personál polovina posádky) pro:*

*lodě patřící k rezervním formacím domácí bitevní flotily*

*druhou polovinu torpédových plavidel*

*4. odpovídající podpora ze souše*

*5. přírážka 5% k celkové potřebě.*

#### **§5**

*Prostředky pro udržování posádek námořních divizí, přístavních divizí a torpédových oddělení uvolňuje každoročně říšský domácí rozpočet.*

### **IV. Ostatní vydání**

#### **§6**

*Všechna trvalá a jednorázová vydání námořního rozpočtu, s ohledem na udržování požadovaného stavu německého námořnictva, popsáném v tomto zákoně, podléhají každoročnímu schválení říšského domácího rozpočtu.*

### **V. Náklady**

#### **§7**

*Během následujících šesti rozpočtových let (1898–1903) není říšský sněm povinen financovat námořní rozpočet ve věci jednotlivých vydání více než 408 900 000 markami. Předpokládaná stavba lodí a jejich výzbroj by měla stát 356 700 000 marek. Ostatní*

*jednotlivá vydání by měla dosáhnout částky 52 200 000 marek. Během následujících šesti rozpočtových let bude říšský sněm vydávat na trvalá vydání námořnímu rozpočtu ročně o 4 900 000 marek více oproti předchozím létům. Není však povinen překročit tuto hranici.*

*Pokud se nepodaří v průběhu následujících šesti let dosáhnout konečného stavu lodí, uvedeného v tomto zákoně, bude financování flotily pokračovat i po roce 1903.*

#### §8

*Pokud částka trvalých a jednotlivých vydání námořní správy překročí v jediném rozpočtovém roce sumu 117 525 494 marek a říše nebude mít dostatečné množství financí k uhrazení této částky, nesmí být navýšeny stávající daně ani nesmí být vypsány daně nové.*



## Závěr

*„Jen zřídka se stává, že by nějaká organizace dospěla do takových výšin a pak dopadla tak tvrdě na dno.“<sup>506</sup>*

Michael Salewski

Historik Nicholas Volks položil otázku, zda již roku 1898 začal pád německého císařského námořnictva, popřípadě Německého císařství a zda již první námořní zákon nevyhnutelně vedl k námořnímu zbrojení, zatížení mezinárodních vztahů mezi evropskými státy a propuknutí konfliktu.<sup>507</sup> Na tuto otázku mohu dát jasnou odpověď: ne. Prvním námořním zákonem se pouze završuje tradice, jejíž kořeny byly poprvé formulovány roku 1848. Plánovaná flotila neměla mít ofenzivní, ale defenzivní charakter. V porovnání velikosti námořnictev se německé ocitalo roku 1897 na šestém místě ve světě. Uskutečněním zákona se mělo dostat na čtvrté místo za Velkou Británií, Francií a Spojené státy americké. K zatížení mezinárodních vztahů by tedy v důsledku vybudování flotily v takové podobě, s jakou počítal první námořní zákon, jistě nedošlo. V průběhu následujících dvou let se situace v Německém císařství změnila a roku 1900 došlo k odhlasování druhého námořního zákona. Jeho zavedením mělo dojít k zdvojnásobení velikosti německého námořnictva na čtyři eskadry. Uskutečněním tohoto zákona by se Německé císařství dostalo na druhou pozici ve světě (za Velkou Británií) ve velikosti bitevních flotil. A tento fakt již ovlivnil mezinárodní vztahy určitě.

Alfred Tirpitz dosáhl prosazení prvního námořního zákona v říšském sněmu, protože na jeho straně stáli kancléř Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingfürst, pruský ministr financí Johannes Miquel, kapitán námořnictva Eduard von Capelle a císař Vilém II. Ve věcech propagandy by se neobešel bez vytrvalé práce námořního kapitána Augusta von Heeringena. Scestoval Německé císařství, aby se setkal s německými vévody, knížaty, králi a ministerskými předsedy a přesvědčoval je o nutnosti vybudovat silnou flotilu. Pravidelně jednal s hlavními představiteli velkých politických stran. V průběhu jednání s poslancem Centra Ernstem Lieberem zároveň Alfred Tirpitz prokázal, že je schopen velice účinně vyjednávat a uzavřít kompromis. Svému snu vystavět německou císařskou flotilu v takové podobě, jakou si přál, obětoval celý svůj život. Roku 1898 učinil první krok k naplnění svého ideálu.

---

<sup>506</sup> Tato slova historika Michaela Salewského viz VOLKS, Nicolas, *Und wir verrosten im Hafen - Deutschland, Großbritannien und der Krieg zur See 1914-1918*, München 2013, s. 13.

<sup>507</sup> Tamtéž, s. 13.

O osudu hlasování říšského sněmu o prvním námořním zákonu v březnu roku 1898 nakonec rozhodovali poslanci strany Centrum. Národní liberálové a konzervativní strany se již od počátku stavěli pro přijetí zákona. Naopak leví liberálové a sociální demokraté vystupovali proti předloze. Proto se Tirpitz snažil vyjít vstříc především předákovi strany Centrum Ernstu Lieberovi a získat jej na svou stranu. To se mu nakonec podařilo a většina poslanců katolické strany hlasovala pro návrh zákona.

Popularita německého císařského námořnictva po přijetí prvního námořního zákona nadále stoupala. Na konci dubna roku 1898 byl založen *Německý námořní spolek* (der Deutsche Flottenverein), který získal do konce roku 1898 78 000 členů a jejich počet se navyšoval až na 1,1 milionu v roce 1914. Členové spolku vedli kampaň, jejíž hlavním mottem bylo zdůrazňování „obránné a odstrašující“ úlohy německé flotily, která by v budoucnu vzala chuť k útoku i mocnosti prvního řádu. Německý námořní spolek se podílel na propagandě týkající se prosazení druhého námořního zákona z roku 1900. Byl nacionalisticky zaměřený a v Německém císařství velice vlivný.

Někteří němečtí politikové upozorňovali již v průběhu jednání o podobě prvního námořního zákona na hrozbu, kterou s sebou výstavba nových lodí přinášela. Sociální demokrat August Bebel se nechal slyšet, že těch několik anglofobů, kteří chtějí pozvednout německou flotu na úroveň britské, patří do blázince. Tirpitz však neplánoval, že by se německé císařské námořnictvo mohlo početně vyrovnat britskému. Teorie nepřiměřeného rizika definovaná druhým námořním zákonem počítala s ustanovením sil vůči nejsilnějšímu soupeři, tedy Velké Británii, v poměru 2:3. Nemluvil-li August Bebel o početním, ale technickém vyrovnání, musel si svá slova později vyčítat. Z technického hlediska byly totiž lodě vyráběné v britských a německých přístavech rovnocenné. Levý liberál Eugen Richter varoval, že jednou zdvižený trojzubec námořního zbrojení již nebude mít nikdy konce. Svým způsobem byla jeho slova vizionářská. Německé námořní zbrojení započaté roku 1898 pokračovalo až do let první světové války a definitivně skončilo až událostmi u mysu Scapa Flow roku 1919.

Schválení prvního námořního zákona představuje důležitý mezník v historii německého císařského námořnictva. Jednoznačně se jím stanovovala podoba, jakou mělo námořnictvo získat a udržet. Tohoto stavu mělo být dosaženo dostavěním chybějících plavidel, pravidelným nahrazováním starších lodí novými a vydržováním posádek na určených lodích. Konečnou podobu dostala i strategie při vedení války. Německé císařství již od roku 1898 nekalkulovalo s případným bráněním pobřeží prostřednictvím polního

vojska, popřípadě systémů pobřežní obrany, ale specializovalo se na vedení války na širém moři. K tomu sloužily dvě eskadry bitevních lodí umístěné v Severním a Baltském moři. Od dubna roku 1898 již nebyla německá flotila ve finančních záležitostech odkázána na milost či nemilost říšského sněmu, ale disponovala pravidelným přísunem peněz. Celkově tedy mohu konstatovat, že prosazení prvního námořního zákona znamenalo zaručení existenčních jistot pro císařskou flotilu.

## **Bibliografie**

### **1) Prameny**

#### **a) memoáry**

BOGUSLAVSKI, Albert von, *Die Entwicklung der Taktik seit dem Kriege von 1870/1871*, Berlin 1885.

HASSELL, Ulrich von, *Tirpitz: Sein Leben und Wirken mit Berücksichtigung seiner Beziehungen zu Albrecht von Stosch*, Stuttgart 1920.

HOHENLOHE-SCHILLINGFÜRST, Chlodwig zu, *Merkwürdigkeiten des Fürsten Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingfürst: Im Auftrage des Prinzen Alexander zu Hohenlohe-Schillingfürst herausgegeben von Friedrich Curtius, Zweiter Band*, Stuttgart 1907.

MAHAN, Alfred Thayer, *Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte*, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1896.

MAHAN, Alfred Thayer, *Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte: Die Zeit der französischen Revolution und des Kaiserreiches*, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1899.

PREUßEN, Adalbert von, *Denkschrift über die Bildung einer deutschen Flotte*, Potsdam 1848.

SCHEIBE, Albert, *Tirpitz von Albert Scheibe*, Lübeck 1934.

SCHULTZE-HINRICHS, Alfred, *Tirpitz: Ziel erkannt, Kraft gespannt*, Berlin 1958.

TIRPITZ, Alfred von, *Der Aufbau der deutschen Weltmacht*, Stuttgart 1924.

TIRPITZ, Alfred von, *Erinnerungen: Neue durchgesehene Auflage mit Namen- und Sachregister*, Leipzig 1920.

TROTHA, Adolf von, *Großadmiral von Tirpitz: Flottenbau und Reichsgedanke von Adolf Trotha*, Breslau 1933.

WILHELM II., *Briefe Wilhelms II. an den Zaren 1894–1914*, Leipzig 1922.

WILHELM II., *Ereignisse und Gestalten aus den Jahren 1878–1918*, Berlin 1922.

## **b) periodika pojednávající o německém námořnictvu**

### **Marine-Rundschau**

*Marine Rundschau*, Erster und zweiter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1891.

*Marine Rundschau*, Dritter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1892.

*Marine Rundschau*, Vierter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1893.

*Marine Rundschau*, Fünfter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1894.

*Marine Rundschau*, Sechster Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1895.

*Marine Rundschau*, Achter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1897.

*Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Januar bis Juni 1898 (Hefte 1 bis 6), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898.

*Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Juli bis Dezember 1898 (Hefte 7 bis 12), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898.

### **Nauticus**

*Altes und Neues zur Flottenfrage: Erläuterungen zum Flottengesetz*, von Nauticus, Berlin 1898.

*Nauticus: Neue Beiträge zur Flottenfrage*, von Nauticus, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898.

*Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, von Nauticus, Erster Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1899.

## **c) spis rozdaný poslancům říšského sněmu před počátkem projednávání předlohy zákona**

*Die Seeinteressen des Deutschen Reiches: Zusammengestellt auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amtes*, Berlin 1898.

**d) archivní materiály z archivu ve Freiburgu im Breisgau k osobě Alfreda Tirpitze a jeho vztahu k návrhu prvního námořního zákona**

**N253/3**

*Unsere maritim-militärische Fortentwicklung*, April 1891.

*Urteil des Admirals Knorr über die vorstehende Arbeit*, 28. 5. 1891

*Denkschrift über die Neuorganisation unserer Panzerflotte*, Herbst 1891.

*O. K., welches von R.M.A. zur Frage der Schiffsneubauten nicht gehört ist, sieht sich veranlasst, sich in dieser Frage mit Immediatbericht an S.M. zu wenden*, 28. 11. 1895.

*Zeitungsartikel über die Beziehungen des Admirals Tirpitz zu neuen Flottenplänen und die sich hieran anknüpfenden Schreiben*, Winter 1896/1897.

*Neue Denkschrift des O.K. über den Ausbau der Flotte*, 10. Mai 1897.

*Skizze für ein Gesetz betreffend die deutsche Flotte*, 29. Mai 1897.

*Entscheid S. M. über den Inhalt des vorzubereiten Gesetzes*, 30. Mai 1897.

*Vorarbeiten für das aufzustellende Gesetz*, Mai/Juni 1897.

*Erster Entwurf zum Gesetz*, 7. August 1897.

**N253/4**

*Immediatvortrag 15. 6. 1897 Gestaltung des Flottengesetzes*, 15. 6. 1897.

*Allgemeine Gesichtspunkte bei der Feststellung unserer Flotte nach Schiffsklassen und Schiffstypen*, Juni 1897.

*Brief über den Geldbedarf des Gesetzentwurfs*, 1. 7. 1897.

*Admiral Bendemann: „Bemerkungen zum Flottengesetz“*, 13. 8. 1897.

*Vergleich zwischen der zuerst und jetzt in Aussicht genommenen Flotte*, 7. 1897.

*Brief des Reichsschatzsekretärs Thielmann*, 4. 8. 1897.

*Antwort auf vorstehenden Brief*, 8. 8. 1897.

*Verschiedene Schreiben des Kabinettschefs über das Anerbieten S.M. an Fürst Bismarck den Grossen Kreuzer Ersatz Leipzig zu taufen und über die Ablehnung des Fürsten, sowie den Auftrag für den Staatssekretär den Fürsten aufzusuchen*, 19. 7. – 4. 8. 1897

*Brief des Kapitän von Heeringen über: Einen Artikel in der Norddeutschen, Stellung des Finanzministers Miquel zur Marinevorlage, Verhältnis des Fürsten Bismarck zum Kaiser, Flottenvereinsfrage, 5./6. 8. 1897.*

*Telegramm infolge des vorstehenden Briefes, 10. 8. 1897.*

*Anmeldung beim Fürsten Bismarck, 10. 8. 1897.*

*Brief an den Kabinettschef über Anmeldung beim Fürsten Bismarck, Übersendung des Gesetzentwurfs, Urlaubswünsche, 11. 8. 1897.*

*Telegramm über Rücksprache mit von Bülow, 5. 8. 1897.*

*Telegramm: Rücksprache mit Finanzminister an Wiesbaden empfehlen, 4. 8. 1897.*

*Brief an den Finanzminister: Einführung des Kapitän Capelle und Ausführungen über den Umfang des Flottengesetzes zur Einleitung mündlicher Verhandlungen in Wiesbaden, 5. 8. 1897.*

*Telegramm: Staatssekretär braucht nicht nach Wiesbaden zu kommen, 6. 8. 1897.*

*Briefe des Kapitäns Capelle über seine Verhandlungen mit Miquel, 6./7. 8. 1897.*

*Depesche des Kapitäns Capelle über weitere Verhandlungen, 8. 8. 1897.*

*Notizen über die Verhandlungen und Telegrammverkehr mit Miquel, 4./8. 8. 1897.*

*Brief und Telegramm des Kapitäns von Heeringen über Ursprung eines Artikels in der Nordd. Allg. Ztg.*

*Brief an Miquel u. a. über den betr. Artikel in der Nordd. Allg. Ztg., 10. 8. 1897.*

*Schreiben Miquels über Aussichten für ein Gesetz, 11. 8. 1897.*

*Brief Miquels über den Ursprung des Artikels in der Nordd. Allg. Ztg., 16. 8. 1897.*

*Brief an Miquel. Verhinderung weiterer Zeitungsartikel wie oben, Stellung S. M. dazu, Vortrag S. M. in Cassel, 20. 8. 1897.*

*Schreiben an den Reichskanzler Briefe des K: Fahrt nach Friedrichsruh, Vortrag bei S. M. über Flottengesetz: verlängerter Urlaub, 20. 8. 1897.*

*Befehl zum Vortrag in Cassel am 19., 18. 8. 1897.*

*Telegramm an Fürst Bismarck wann Empfang genehm, 20. 8. 1897.*

*Schreiben an Reichskanzler über den Besuch in Friedrichsruh, 8. 1897.*

*Briefe des Kapitän von Heeringen, 13./16. 8. 1897.*

*Immediatvortrag bei S. M. in Cassel, 19. 8. 1897.*

*Telegramm des Fürsten Bismarck über Besuch in Friedrichsruh, 20. 8. 1897.*

*Telegramm von Exzellenz von Lucanus, 21. 8. 1897.*

*Telegramm aus St. Blasien, ?.*

*Brief des Kapitäns v. Heeringen über Nordd. Allg. Ztg., 25. 8. 1897.*

*Auszug aus einem Briefe des Dr. Reismann über Umfang der Flottenforderung, ?.*

*Auszug aus der Nordd. Allg. Ztg., 21. 8. 1897.*

*Bericht an Staatssekretär von Bülow über den Besuch in Friedrichsruh und Fragen des Flottengesetzes, 26. 8. 1897.*

*Brief Eisendechers über das Verhältnis zwischen S. M. und dem Fürsten Bismarck, Stimmung in Deutschland für eine Flottenvorlage, 1. 9. 1897.*

*Brief des Kpt. v. Heeringen: Vortrag beim Reichskanzler in Baden-Baden, Flottenartikel, Anknüpfung allerhand Beziehungen in der Flottenvorlage, 1. 9. 1897.*

*Brief des Admirals Bendemann zum Gesetzentwurf, 13. 10. 1897.*

*Brief des Reichskanzlers über Art der Veröffentlichung des Flottengesetzes in der Presse, 1. 11. 1897.*

*Protokoll über die Sitzung des Preussischen Staatsministeriums über das Flottengesetz, 6. 10. 1897.*

*Brief des Prinzen Heinrich über das Flottengesetz und die geplante Reise an die Fürstenhöfe, 17. 10. 1897.*

*Antwort an Prinz Heinrich, 29. 10. 1897.*

*Notizen zum Immediatvortrag in Hamburg, 5. 9. 1897.*

*Notizen über ev. Aenderung des Flottengesetzes, 24. 11. 1897.*

*Zustimmung des Fürsten Bismarck zum Flottengesetz, 4. 12. 1897.*

*Dank für vorstehendes Schreiben, 8. 12. 1897.*

*Notizen des Kpt. Capelle über Flottenpolitik, ?.*

*Brief des Abgeordneten Hoenig über die Parteistimmung im Reichstage, 6. 12. 1897.*

*Notizen des Kpt. Capelle über Verhandlungen mit verschiedenen Abgeordneten, ?.*

*Brief an Admiral Hollmann: ob er d. Flottengesetz zustimme, 20. 2. 1897.*

*Brief und Uebersendung einer Photographie an Dr. Lieber, 23. 4. 1897.*

*Telegramm S. M. nach Meldung von der Annahme des §1 des Flottengesetzes, 24. 3. 1897.*

*Dankschreiben an verschiedene Personen, welche für das Flottengesetz gewirkt haben, 5. 4. 1898.*

## **N253/11**

*Hemold von Ahlefeld, 12. Oktober 1897.*

*Karl Paschen, 7. März 1898.*



*Valois*, 10. März, 1898.  
*Richard Aschenborn*, 25. März 1898.  
*Max FrHr von der Goltz*, 28. März 1898.  
*Paul Tirpitz*, 28. März 1898.  
*Rudolf Shering*, 29. März 1898.  
*Albert FrHr von Seckendorff*, 28. März 1898.  
*Rudolf Tirpitz*, 19. März 1898.  
*Alfons Braun*, 28.-29. März 1898.  
*Fritz Hoenig*, 29. März 1898.  
*Jacobi*, 29. März 1898.  
*Wiesner*, 29. März 1898.  
*Felix Grainer*, 29. März 1898.  
*Richard Geißler*, 30. März 1898.  
*Hugo von Schluckmann*, 30. März 1898.  
*Wolfram, FrHr von Rotenhan*, 31. März 1898.  
*Reincke*, 31. März 1898.  
*Berthold Lucien*, 1. April 1898.

## **N253/12**

Tirpitz, Alfred von, *Über den strategisch-taktischen Ursprung der Flottengesetze*,  
 Nauticus, Januar 1926.  
 Tirpitz, Alfred von, *Kriegsdauer und Seestrategie*, Nauticus, Januar 1926.

## **N253/19**

*Denkschrift über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flottenbaues*, um 1897.  
*Stellungnahme zu einer Denkschrift über Ausgaben für Flotte und Heer*, um 1898.  
 Max Plüddemann: *Das Flottengesetz* (Druck), 11. Dezember 1897, N253/19.

## **N253/39**

*Gründe, welche für Beibehaltung eines Oberkommandos mit kräftigen Befugnissen sprechen*, 1. 2. 1898.  
*Personalbedarf bei Organisationsänderung der obersten M. Behörden*, 7. 1. 1898.  
*Schreiben an das O. K. über verschiedene Zeitungsartikel*, 13. 1. 1898.

*Schreiben des O. K. über die Stellung zum R. M. A., 30. 1. 1898.*

*Unterbreitung der Differenzen zwischen O. K. und R. M. A. bei S. M., 30. 2. 1898.*

*Verschlickung der Werfteinfahrt in Wilhelmshaven, 1. 2., 28. 3. 1898.*

*Organisationsvorschlag des R. M. A. an S. M.: Zuteilung der Auslands-Vermessungs- und Fischereischiffe zum R. M. A., 24. 4. 1898.*

#### **N253/350**

*Reichsverhandlungen zum Flottengesetz. Notizen für Erwiderungen auf August Bebel, Eugen Richter und Ernst Oertel.*

#### **N253/398**

*Berlin, den 20. November 1896, gez. Dr. Lieber.*

*Berlin, den 29. Oktober, 1897.*

*Berlin, den 12. Dezember 1897 – Tirpitz an Großherzog von Baden.*

#### **N253/470 Flottenpolitik: Zeitungsgeschichte und Karikaturen**

*Kölnische Zeitung, Samstag, 7. März 1896.*

*Kieler Zeitung, Donnerstag, 3. Juni 1897.*

*Allgemeine Zeitung, München, Donnerstag, 23. Dezember 1897.*

*Außerordentliche Beilage zur Allgemeinen Zeitung, München, Dienstag, 11. Januar 1898.*

*Außerordentliche Beilage zur Allgemeinen Zeitung, München, Mittwoch, 12. Januar 1898.*

*Außerordentliche Beilage zur Allgemeinen Zeitung, München, Donnerstag, 13. Januar 1898.*

*Berliner Neueste Nachrichten, Dienstag, 29. März 1898.*

*Die Nation: Wochenschrift für Politik, Volkswirtschaft und Literatur, 26. März 1898.*

#### **RM3/2544: Bd. 1: Mai 1897–Mai 1898**

1) *Vertheilung der Schiffsneubauten (1).*

2) *Vertheilung der Schiffsneubauten (2).*

3) *Grundlage für die Geschwader.*

4) *Skizze für ein Gesetz betreffend die deutsche Flotte, Juni.*

5) *19. Juni 1897, Poznámky pro výstavbu flotily.*

6) *Rechtfertigung vom 2. Juli 1897.*

- 7) *Zusammensetzung und Bezeichnung planmäßig der bis zum Jahre 1910 in Bau zu nehmenden Schiffe.*
- 8) *Gesetz betreffend die deutsche Flotte.*
- 9) *Begründung zum Gesetzentwurf, betreffend die deutsche Flotte.*
- 10) *Entwurf eines Gesetzes, betreffend die deutsche Flotte.*

## **2) Odborná literatura**

### **a) Monografie**

- ASCHOFF, Hans, *Kirchenfürst im Kaiserreich: Georg Kardinal Kopp*, Hildesheim 1987.
- BECKER, Winfried, *Georg von Hertling 1843-1919: Jugend und Selbstfindung zwischen Romantik und Kulturkampf*, Schöningh 1981.
- BEHR, Hans-Joachim, „*Recht muß doch Recht bleiben*“: *Das Leben des Freiherrn Georg von Vincke (1811–1875)*, Paderborn 2009.
- BERGHAHN, Volker Rolph, *Der Tirpitz-Plan: Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisen-strategie unter Wilhelm II.*, Düsseldorf 1971.
- BETTS, Richard Kevin, *The Fall Down: European Imperialism in the Nineteenth Century*, Minneapolis 1976.
- BRADLEY, Dermot – HILDEBRAND, Hans – HENRIOT, Ernest: *Deutschlands Admirale 1849–1945, Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 1, Osnabrück 1988.
- BRAUN, Helmut, *Aufstieg und Niedergang der Luftschiffahrt: Eine wirtschaftshistorische Analyse*, Regensburg 2007.
- BUEB, Volkmar, *Die „Junge Schule“ der französischen Marine: Strategie und Politik 1875–1900*, Boppard am Rhein 1971.
- CARDAUNS, Ernst Lieber, *Der Werdegang eines Politikers bis zu seinem Eintritt in das Parlament 1838–1871*, Wiesbaden 1927.
- CROWL, Philip, *Alfred Thayer Mahan: The Naval Historian*, Princeton 1986.
- DUPPLER, Jörg, *Prinz Adalbert von Preußen: Gründer der deutschen Marine*, Herford 1986.
- EDWIN, Gray, *The Devil's Device: Robert Whitehead and the History of the Torpedo*, Annapolis 1991.

- EPKENHANS, Michael, *Tirpitz: Architect of the German High Sea Fleet*, Washington 2008.
- EPKENHANS, Michael – STREMMEL, Ralf, *Friedrich Alfred Krupp: Ein Unternehmer im Kaiserreich*, München 2010.
- FESSER, Gerd, *Reichskanzler von Bülow – Architekt der deutschen Weltpolitik*, Leipzig 2003.
- FLECKENSTEIN, Gisela, – SCHMIED, Joachim, *Ultramontanismus: Tendenzen der Forschung*, Paderborn 2005.
- GERHARDS, Thomas, *Heinrich von Treitschke: Wirkung und Wahrnehmung eines Historikers im 19. und 20. Jahrhundert*, Paderborn 2013.
- GERLACH, Hans-Henning – BIRKEN, Andreas, *Deutsche Kolonien und deutsche Kolonialpolitik; Band 6: China, Kiautschou und die Kaiserliche Marine*, Königsbrunn 2009.
- GRÖNER, Erich – MICHEL, Peter – MRVA, Franz, *Die deutschen Kriegsschiffe*, Koblenz 1990.
- GROß, Gerhard Paul, *Die Seekriegsführung der Kaiserlichen Marine im Jahre 1918: „Der Krieg zur See 1914–1918“*, Frankfurt am Main 1989.
- HAKVOORT, Emmerich, *Zlověstné oceány 1.: Eskadra smrti (1881–1914)*, Praha 2011.
- HENRIOT, Ernest – HILDEBRAND, Hans, *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 3, Osnabrück 1990.
- HERING, Rainer – SCHMIDT, Christina, *Prinz Heinrich von Preußen: Großadmiral, Kaiserbruder, Technikpionier*, Neumünster 2013.
- HERMANN, Ursula, *August Bebel: Eine Biographie*, Berlin 1989.
- HERRE, Franz, *Moltke: Der Mann und sein Jahrhundert*, Stuttgart 1984.
- HILDEBRAND, Hans – HENRIOT, Ernest, *Deutschlands Admirale 1849–1945. Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, Band 2, Osnabrück 1989.
- HLAVAČKA, Milan – PEČENKA, Marek, *Trojspolek: Německá, rakousko-uherská a italská zahraniční politika před první světovou válkou*, Praha 1999.
- HOLLYDAY, Frederic, *Bismarck's Rival: A Political Biography of General and Admiral Albrecht von Stosch*, Westport 2011.

- HUBATSCH, Walther, *Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848–1945*, Frankfurt am Main 1958.
- HUBATSCH, Walther, *Die Ära Tirpitz: Studien zur deutschen Marinepolitik*, Göttingen 1955.
- KASSNER, Thorsten, *Der Steuerreformer Johannes von Miquel – Leben und Werk: Zum 100. Todestag des preußischen Finanzministers. Ein Beitrag zur Entwicklung des Steuerrechts*, Osnabrück 2001.
- KAULISCH, Baldur, *Alfred von Tirpitz und die imperialistische deutsche Flottenrüstung: Eine politische Biographie*, Berlin 1982.
- KELLY, Patrick, *Tirpitz and the Imperial German Navy*, Bloomington 2011.
- KIEPERT, Adolf, *Rudolf von Bennigsen: Rückblick auf das Leben eines Parlamentariers*, Berlin 1903.
- KŘIVSKÝ, Petr – SKŘIVAN, Aleš, *Století odchází: Světla a stíny „belle époque“, Praha 2004.*
- MASSIE, Robert, *Dreadnought: Britain, Germany and the Coming of the War*, London 1993.
- LAMBI, Ivo, *The Navy and the German Power Politics 1862–1914*, London 1984.
- MATTHEI, Dieter, *Die russische Marine im Mittelmeer im Blickfeld deutscher Seeinteressen 1881–1905: Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Philosophischen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn*, Bonn 1983, vedoucí práce Walther Hubatsch.
- MAY, Ernest, *The Making of the Monroe Doctrine*, Cambridge 1992.
- MAYER, Paul, *Bruno Schoenlank 1859–1901: Reformator der sozialdemokratischen Tagespresse*, Hannover 1972.
- MOLTMANN, Hans, *Geschichte der deutschen Handelsschifffahrt*, Hamburg 1981.
- MOSSE, Werner – PAUCKER, Arnold, *Juden im Wilhelminischen Deutschland 1890–1914*, Tübingen 1998.
- NICHOLS, John Alden, *Germany after Bismarck: The Caprivi Era*, Cambridge 1958.
- NOTTELMANN, Dirk, *Die Brandenburg-Klasse: Höhepunkt des deutschen Panzerschiffbaus*, Berlin 2002.
- OPITZ, Eckardt – HILLMANN, Jörg – SIEG, Dirk, *Seestrategische Konzepte vom Kaiserlichen Weltmachstreben zu Out-of-Era-Einsätzen der Deutschen Marine*, Bremen 2004.

- PEJČOCH, Ivo, *Němečtí korzáři: Pomocné křižníky první a druhé světové války*, Praha 2005.
- PILÁT, Jan, *Benjamin Disraeli*, Praha 1967.
- POHL, Heinrich, *Philipp Zorn als Forscher, Lehrer und Politiker: Blätter zu seinem Gedächtnis*, Tübingen 1928.
- RAPPORT, Michael, *Evropa devatenáctého století*, Praha 2011.
- RÖDER, Christian, *Krieger, Denker, Amateure: Alfred von Tirpitz und das Seekriegsbild vor dem Ersten Weltkrieg*, Stuttgart 2003.
- RÖHL, John, *Wilhelm II.: Der Aufbau der persönlichen Monarchie 1888–1900*, München 2001.
- SCHACK, Klaus, *Der Beginn des deutschen Schlachflottenbaues (1897–1900): Grundlage und Entwicklung bis zum zweiten Flottengesetz, Inaugural-Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophie an der Ludwig-Maximilians-Universität zu München*, München 1980.
- SCHRÖDER, Ernst, *Albrecht von Stosch, der General-Admiral Kaiser Wilhelms I.: Eine Biographie*, Berlin 1939.
- SKŘIVAN, Aleš – KŘIVSKÝ, Petr, *Opožděná expanze: Koloniální výboj Německa a Itálie v letech 1870–1914*, Praha 1977.
- SCHULZE-WEGENER, Guntram, *Albrecht von Roon: Kriegsminister – Ministerpräsident – Generalfeldmarschall*, Berlin 2011.
- STACHELBECK, Christian, *Deutschlands Heer und Marine im Ersten Weltkrieg*, München 2013.
- STALMANN, Volker, *Fürst Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingsfürst 1819–1901: Ein deutscher Reichskanzler*, Paderborn 2009.
- STAVORINUS, Günter, *Die Königliche/Kaiserliche Werft Danzig: Ein Beitrag zur Geschichte der Marine und der Schiffbauindustrie in Westpreußen 1844–1918*, Berlin 1987.
- STELLNER, František, *Poslední německý císař: Z německých dějin v epoše Viléma II.*, Praha 1995.
- UHLE-WETTER, Franz, *Alfred von Tirpitz in seiner Zeit*, Berlin 1998.
- ULLMANN, Hans-Peter, *Das deutsche Kaiserreich 1871–1918*, Frankfurt am Main 1995.
- VOLKS, Nicolas, *Und wir verrosten im Hafen - Deutschland, Großbritannien und der Krieg zur See 1914-1918*, München 2013.

- WILHELM, Johannes, *Die Lehre von Staat und Gesetz bei Paul Laband*, Köln 1967.
- WINKLER, Heinrich August, *Der lange Weg nach Westen: Deutsche Geschichte 1806–1933*, Bd. 1, Bonn 2002.
- WIONZEK, Karl-Heinz, *Germany, the Philippines and the Spanish-American War: Four Accounts by Officers of the Imperial German Navy*, Manila 2000.

#### **b) Studie v periodikách, ročenkách a kolektivních monografiích**

- BERGHAHN, Volker Rolf, *Zu den Zielen des deutschen Flottenbaues unter Wilhelm II*, in: *Historische Zeitschrift*, Bd. 210, H. 1, 1970, s. 34–100.
- DUFEK, Pavel, *Kapitoly z dějin mezinárodních vztahů před první světovou válkou: Německé námořní zbrojení – faktor světové politiky*, in: *Historický obzor*, roč. 4, č. 3, 1993, s. 58–63.
- DUFEK, Pavel, *Německé námořní zbrojení v myšlenkovém světě jeho domácích příznivců*, in: *Století objevů, diplomacie a válek: Sborník k 60. narozeninám profesora Aleše Skřivana*, Praha 2005.
- FISCHER, Fritz, *Weltpolitik, Weltmachtstreben und deutsche Kriegsziele*, in: *Historische Zeitschrift*, Bd. 199, H. 2, 1964, s. 265–346.
- HERWIG, Holger, *The German Reaction to the Dreadnought Revolution*, in: *The International History Review*, Vol. 13, No. 2, 1991, s. 273–283.
- KENNEDY, Paul, *The Development of German Naval Operations. Plans against England, 1896–1914*, in: *The English Historical Review*, Vol. 89, No. 350, 1974, s. 48–76.
- RITTER, Moriz, *Deutschland und der Ausbruch des Weltkrieges*, in: *Historische Zeitschrift*, Bd. 121, H. 1, 1919, s. 23–92.
- RÜGER, Jan, *Revisiting the Anglo-German Antagonism*, in: *The Journal of Modern History*, Vol. 83, No. 3, 2011, s. 579–617.
- SONDHAUS, Lawrence, *The Imperial German Navy and the Social Democracy, 1878–1897*, in: *German Studies Review*, Vol. 18, No. 1, 1995, s. 51–64.
- STEINBERG, Jonathan, *A German Plan for the Invasion of Holland and Belgium, 1897*, in: *The Historical Journal*, Vol. 6, No. 1, 1963, s. 107–119.
- STEINBERG, Jonathan, *The Kaiser's Navy and German Society*, in: *Past & Present*, No. 28, 1964, s. 102–110.

STELLNER, František, *“Nový kurs a světová politika”: Zahraniční politika Německa v 90. letech 19. století*, in: Historický obzor, roč. 1, č. 7/8, 1990–1991, s. 180–185.



## **Obrazová příloha**

### Příloha č. 1



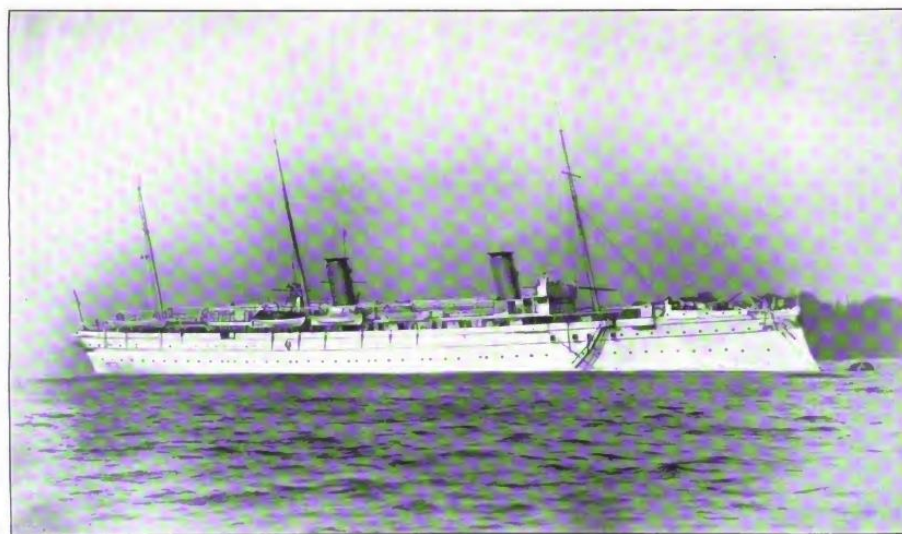
Alfred von Tirpitz roku 1920. Viz Alfred von Tirpitz, in: TIRPITZ, Alfred von, *Erinnerungen: Neue durchgesehene Auflage mit Namen- und Sachregister*, Leipzig 1920, s. II.

### Příloha č. 2



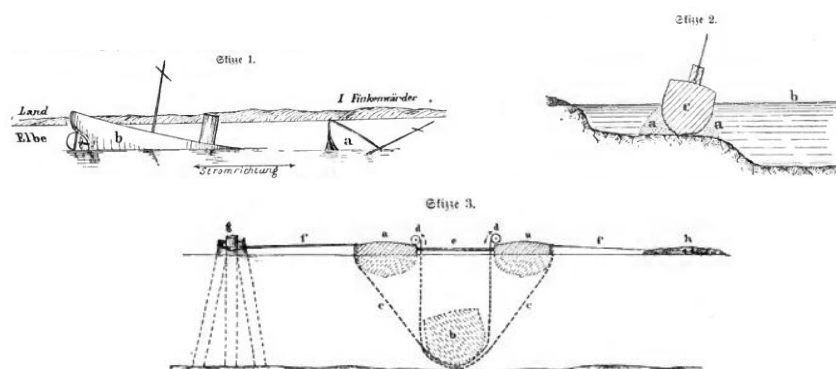
Řadová loď S. M. S. „Kurfürst Friedrich Wilhelm“ – chloubu německého císařského námořnictva roku 1898. Obrázek byl použit jako úvodník prvního čísla časopisu *Nauticus* z roku 1899. In: *S. M. Linienschiff „Kurfürst Friedrich Wilhelm“*, in: *Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, von Nauticus, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1899, s. I.

### Příloha č. 3



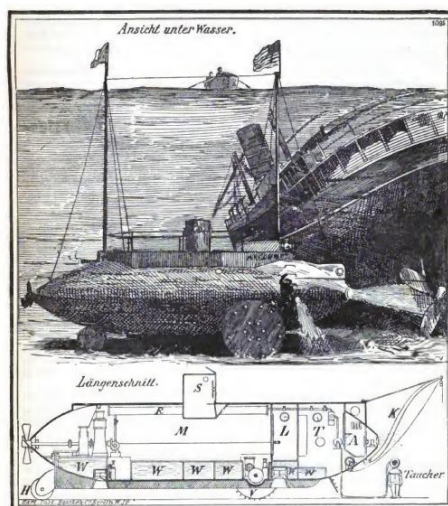
Císařská jachta Hohenzollern roku 1898. Viz *S. M. Yacht „Hohenzollern“*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Juli bis Dezember 1898 (Hefte 7 bis 12), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 1348.

### Příloha č. 4



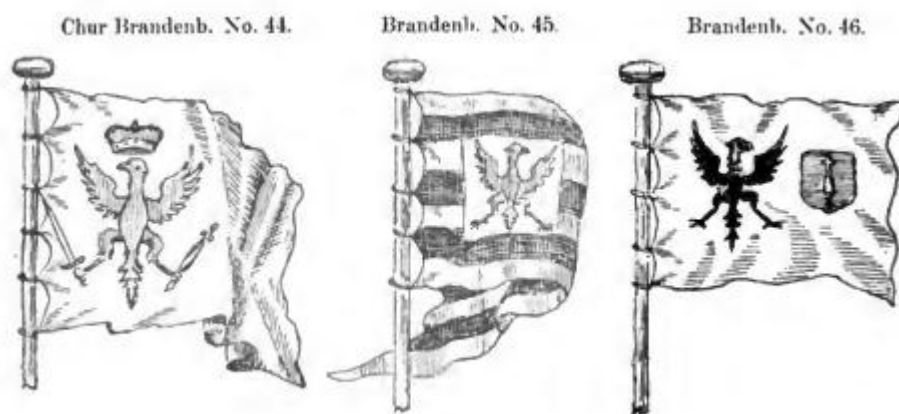
Na uvedených třech obrázcích je zachycen způsob, jakým se ze dna vyzvedávaly potopené lodě. V tomto případě se jednalo o loď Athabaska vyzvednutou v ústí Labe u Hamburku v létě roku 1897. Viz *Die Wegräumung des Wracks der „Althabaska“ aus dem Elb-Fahrwasser bei Hamburg-Finkenwärder im Sommer 1897*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Januar bis Juni 1898 (Hefte 1 bis 6), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 56, 57, 58.

## Příloha č. 5



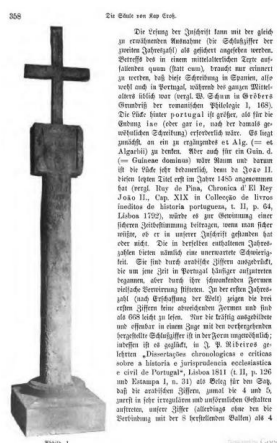
V časopise německého císařského námořnictva se objevila zpráva o návržení a zkonstruování podmořského plavidla Argonaut amerického vynálezce Simona Lakea. Toto plavidlo bylo určeno ke zkoumání vraků lodí. Součástí článku byla i uvedená kresba. Viz *Das unterseeische Fahrzeug „Argonaut“*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Januar bis Juni 1898 (Hefte 1 bis 6), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 477.

## Příloha č. 6



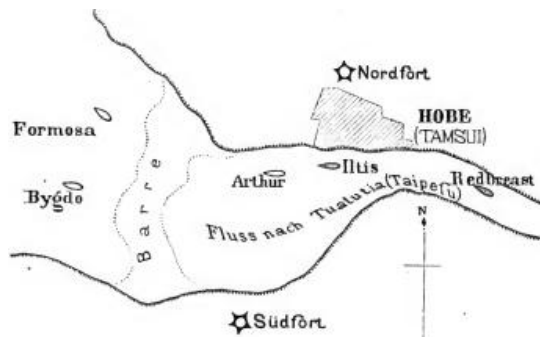
Pracovníci redakce časopisu *Marine Rundschau* studovali i historii německého námořnictva. Zde jsou na obrázku zachyceny vlajky, jaké používalo braniborské loďstvo na počátku 18. století. Viz *Ein deutsches Seemannschaftsbuch aus dem Jahre 1705*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Januar bis Juni 1898 (Hefte 1 bis 6), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 866.

## Příloha č. 7



Velké pozornosti se v Německém císařství v 90. letech 19. století těšily zprávy z německých kolonií. Zde jsou na obrázku zachyceny kříže, které v 15. století rozmísťovali Portugalci v jihozápadní Africe. Tato fotografie se objevila roku 1895 v časopise německého císařského námořnictva *Marine-Rundschau*. Viz *Die Säule von Kap Croß*, in: *Marine Rundschau*, Fünfter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1894, s. 358.

## Příloha č. 8



V časopise *Marine-Rundschau* byly často publikovány i záznamy z deníků německých kapitánů, kteří se vrátili ze služby v zahraničí. Kapitán Ingenohl pobýval se svou lodí *Iltys* v průběhu čínsko-japonské války v ústí řeky Tuatutia. Ve svém deníku zachytil nejen anarchii, která v oblasti panovala, ale i přesnou polohu své lodi na řece v době konfliktu mezi čínskými a japonskými vojáky. Zachycuje ji obrázek. Viz *Aus den Berichten S. M. Schiffe an das Oberkommando der Marine: Auszug aus dem Bericht des Kommandanten S. M. Abts. „Iltys“, Kapitänlieutenants Ingenohl, über die Vorgänge in Tamsui*, in: *Marine Rundschau*, Sechster Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1895, s. 501.

„Diagnosta“ 1:400.



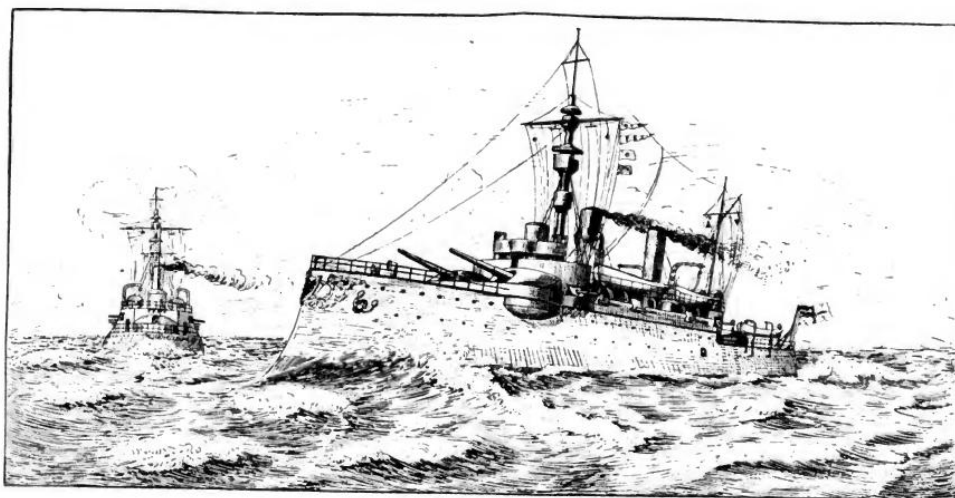
„Diagnosta“ 1:400.

#### Příloha č. 11



Pětistěžňová plachetnice Potosi. In: „*Potosi*“, *Schnellsegler*, in: *Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, von Nauticus, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1899, s. 384.

#### Příloha č. 12



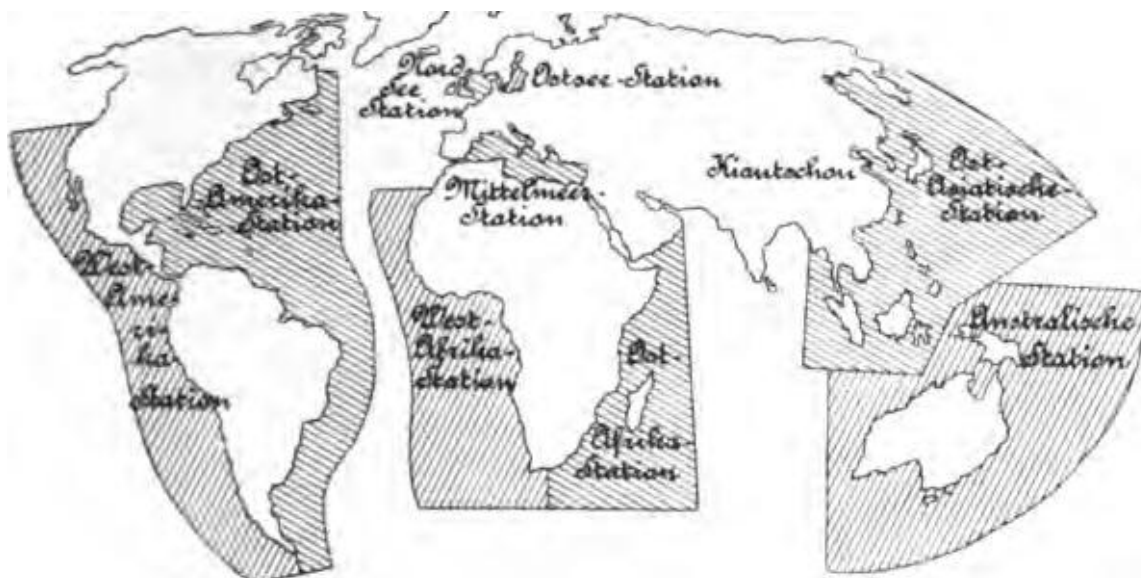
Dobová kresba znázorňující zkušební plavbu pancéřové lodi Aegir roku 1897. Viz *Die Probefahrten S. M. Panzerschiff „Aegir“*, in: *Marine Rundschau*, Achter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1897, s. 810.

### Příloha č. 13



V průběhu 19. století měnila v císařském námořnictvu svou podobu i móda. Na uvedeném obrázku jsou zachyceny uniformy německých námořníků na počátku 19. století (vlevo), po roce 1848 (uprostřed) a po roce 1871 (vpravo). Viz *Unsere Matrosenkleidung*, in: *Marine Rundschau*, Achter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1897, s. 142.

### Příloha č. 14



Rozdělení zájmových sfér císařského námořnictva roku 1898. In: *Weltkarte mit Stationseintheilung*, in: *Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, von Nauticus, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1899, s. 57.



#### Příloha č. 15



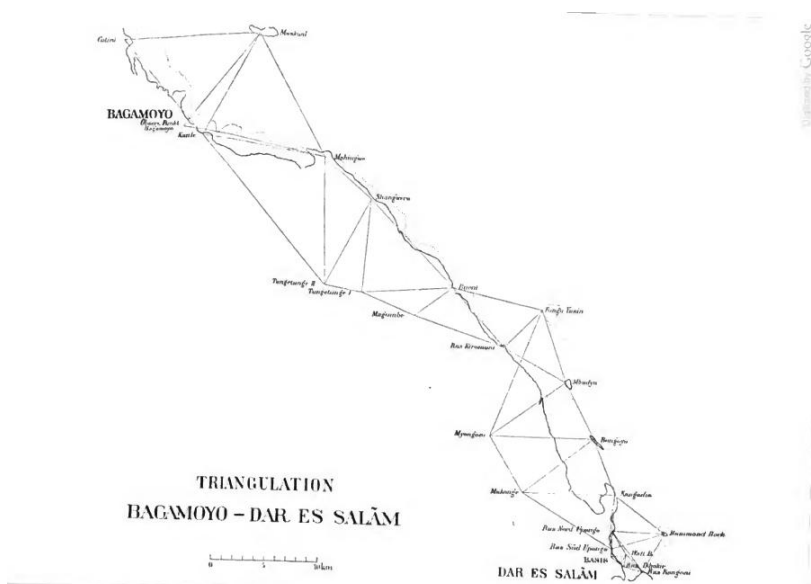
V průběhu 19. století přibývalo v Německém císařství námořníků, kteří se živili rybářstvím. Pracovali především v Severním a Baltském moři. Zde je na obrázku zachycen první německý parník určený k výlovu sledů. Viz *Die Heringsfischerei als Zweig der Dampf-Hochseefischerei*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Juli bis Dezember 1898 (Hefte 7 bis 12), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 1359.

#### Příloha č. 16



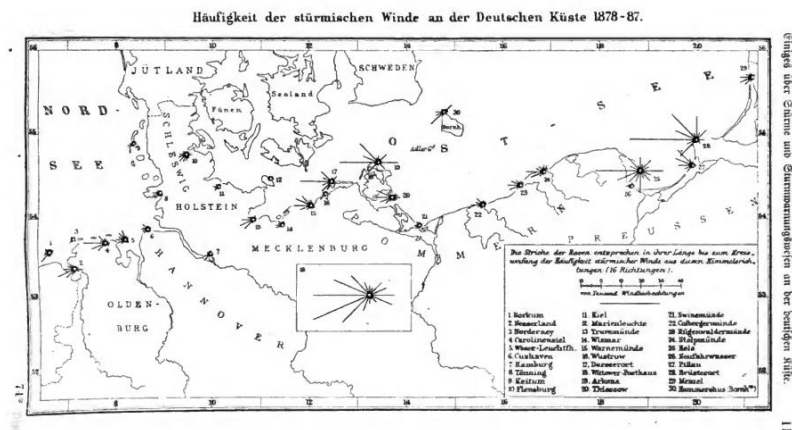
Na tomto obrázku je zobrazen postup při výlovu sledů. Viz *Die Heringsfischerei als Zweig der Dampf-Hochseefischerei*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Juli bis Dezember 1898 (Hefte 7 bis 12), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 1361.

## Příloha č. 17



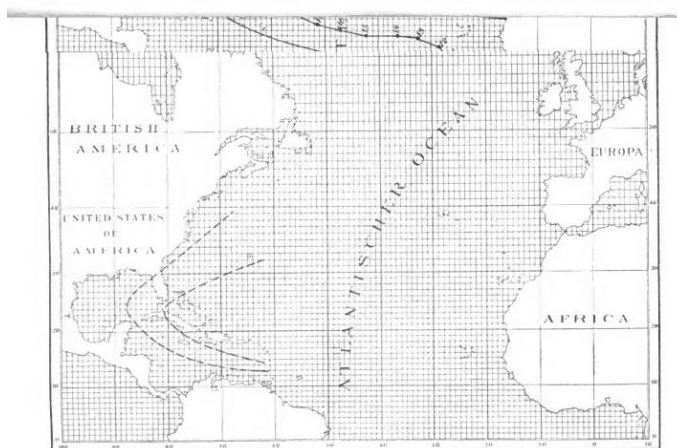
Zobrazení vyměřování důležitých bodů pobřeží kolonie Německá východní Afrika lodí S. M. S. Möwe v letech 1891–1893. Viz *Die Vermessungsthätigkeit S. M. S. „Möwe“ in Ostafrika*, in: *Marine Rundschau*, Fünfter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1894, s. 492.

## Příloha č. 18



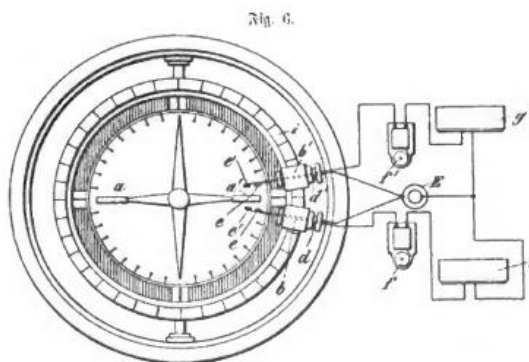
K úkolům německého císařského námořnictva patřil výzkum počasí. Na obrázku je znázorněna četnost výskytu prudkého větru vanoucího na německém pobřeží v letech 1878–1887. Viz *Einiges über Stürme und Sturmwarnungswesen an der deutschen Küste*, in: *Marine Rundschau*, Achter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1897, s. 1103.

### Příloha č. 19



Zaměstnanci německého císařského námořnictva se zabývali i orkány, které vanuly v Atlantickém oceánu, popřípadě Mexickém zálivu. Na základě tohoto studia pak vytvářeli směrnice, podle kterých se měli chovat němečtí kapitáni v případě, kdyby v průběhu své plavby narazili na nepřízeň počasí. Na tomto obrázku jsou zaznamenány dráhy orkánů v červnu a říjnu roku 1898. Viz *Die Orkane der Antillen*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Juli bis Dezember 1898 (Hefte 7 bis 12), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 1736.

### Příloha č. 20



Kompas používaný v německém císařském námořnictvu. Německé kompasy patřily na konci 19. století k nej přesnějším na světě. Viz *Elektrische Schiffsteuerung*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Januar bis Juni 1898 (Hefte 1 bis 6), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 353.

#### Příloha č. 21



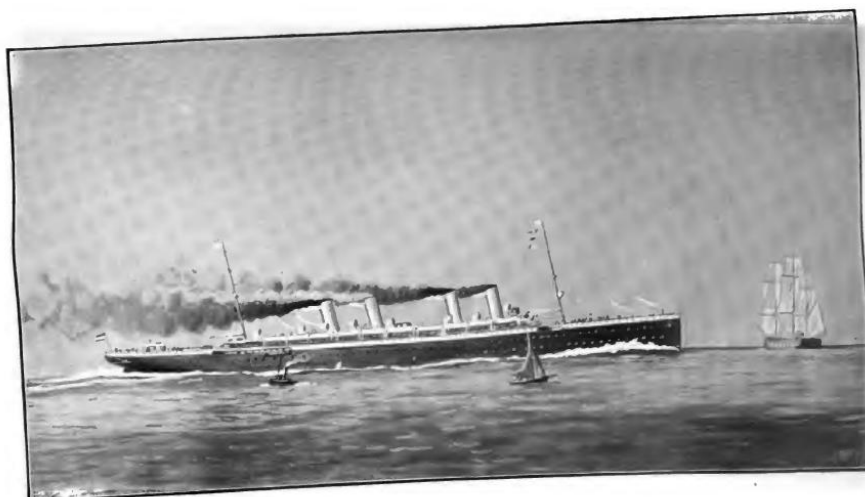
Na tomto obrázku je znázorněna trasa parníku Helgoland, jehož posádka v květnu roku 1897 prováděla průzkum moře v Severním ledovém oceánu. Jednalo se především o snahu zjistit, zda nejsou místní vody zamrzlé a zda jsou průjezdné. Viz *Die deutsche Nordpolarexpedition mit dem Fischdampfer „Helgoland“*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Juli bis Dezember 1898 (Hefte 7 bis 12), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 1035.

#### Příloha č. 22



Nejrychlejší parník světa roku 1898 „Kaiser Wilhelm der Große“ vlastnila německá společnost Lloyd. In: *Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“*, in: *Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, von Nauticus, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1899, s. 256.

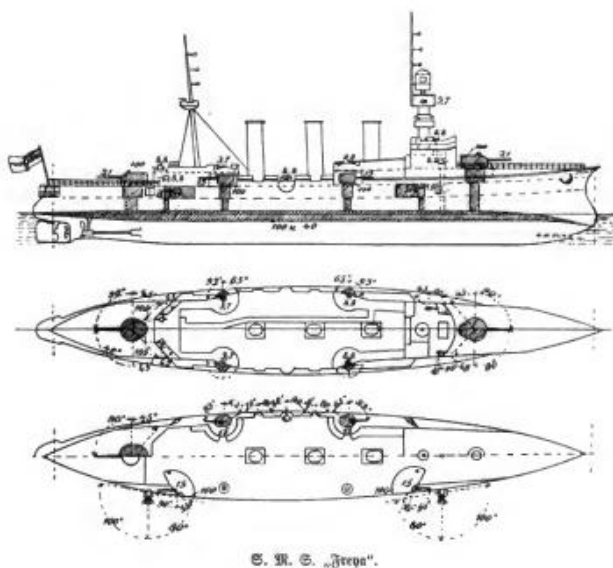
### Příloha č. 23



Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“.

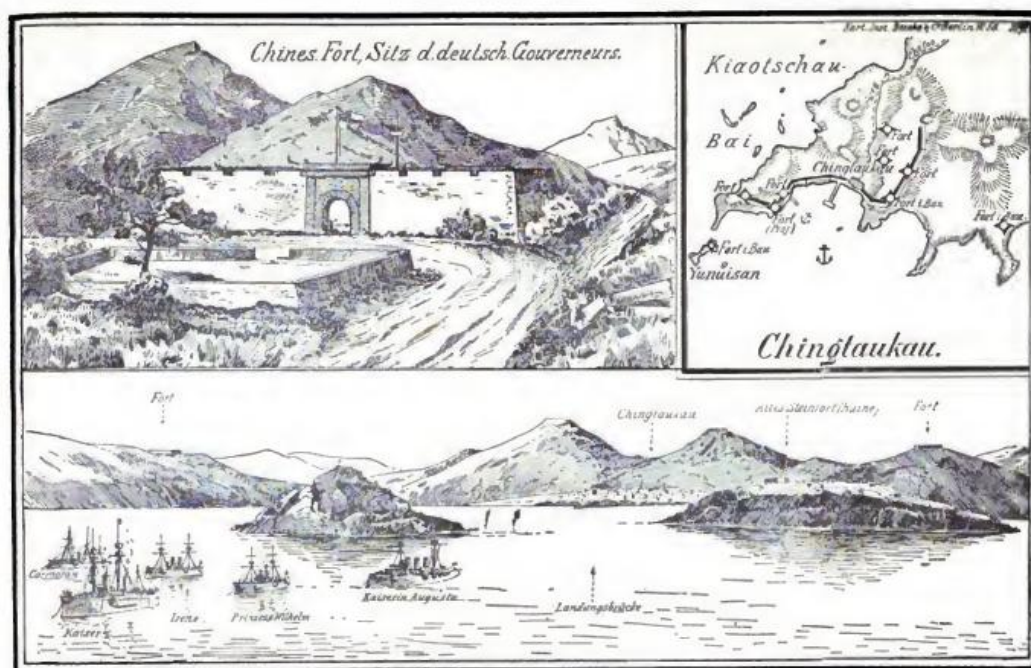
„Kaiser Wilhelm der Große“ - nejrychlejší parník světa konce 19. století. Viz *Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“*, in: *Marine Rundschau*, Achter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1897, s. 580.

### Příloha č. 24



Znázornění konstrukce velkého křižníku Freya, který patřil roku 1898 k lodím německého císařského námořnictva a Alfred Tirpitz počítal s použitím tohoto plavidla v boji. Viz *Die Entwicklung der Kriegsmarinen in den letzten zehn Jahren*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Juli bis Dezember 1898 (Hefte 7 bis 12), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 1190.

## Příloha č. 25



Kolonie Kiau-čou byla opěrným bodem německého císařského námořnictva ve východní Asii od počátku roku 1898. Viz *Die Besetzung von Tsingtau*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Januar bis Juni 1898 (Hefte 1 bis 6), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 429.

## Příloha č. 26



Tyto krátery na 300mm silné vrstvě nikloocelového pancíře firmy Krupp způsobily pokusné střely. Ukázalo se, že Kruppova ocel je velice odolná. Viz *Schießversuche gegen gehärtete 300mm-Nickelstahlplatten von Krupp*, in: *Marine Rundschau*, Sechster Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1895, s. 331.

## Anhang 2.

### Entwurf

des Gesetzes betreffend die deutsche Flotte in der Fassung, wie dieselbe in der zweiten Lesung der Budgetkommission am 17. März 1898 angenommen worden ist.

#### I. Schiffsbestand.

##### § 1.

1. Der Schiffsbestand der deutschen Flotte wird, abgesehen von Torpedofahrzeugen, Schulschiffen, Spezialschiffen und Kanonenbooten, festgesetzt auf:

##### a) Verwendungsbereit:

- 1 Flottenflaggschiff,
- 2 Geschwader zu je 8 Linien Schiffen,
- 2 Divisionen zu je 4 Küstenpanzerschiffen,
- 6 große Kreuzer, } als Aufklärungsschiffe der
- 16 kleine Kreuzer, } heimischen Schlachtflotte,
- 3 große Kreuzer, } für den Auslandsdienst.
- 10 kleine Kreuzer, }

##### b) Als Materialreserve:

- 2 Linien Schiffe,
- 3 große Kreuzer,
- 4 kleine Kreuzer.

2. Von den am 1. April 1898 vorhandenen und im Bau befindlichen Schiffen kommen auf diesen Sollbestand in Anrechnung:

als Linien Schiffe . . . . .	12
„ Küstenpanzerschiffe . . . . .	8
„ große Kreuzer . . . . .	10
„ kleine Kreuzer . . . . .	23

3. Die Bereitstellung der Mittel für die zur Erreichung des Sollbestandes (Ziffer 1) erforderlichen Neu-

bauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat, mit der Maßgabe, daß die Fertigstellung des gesetzlichen Schiffbestandes, so weit die im § 7 dafür angegebenen Mittel ausreichen, bis zum Ablaufe des Rechnungsjahres 1903 durchgeführt werden kann.

#### § 2.

Die Bereitstellung der Mittel für die erforderlichen Ersatzbauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat mit der Maßgabe, daß in der Regel Linienfahrer und Küstenpanzerfahrer nach 25 Jahren, große Kreuzer nach 20 Jahren, kleine Kreuzer nach 15 Jahren ersetzt werden können. — Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes.

Zu einer Verlängerung der Ersatzfrist bedarf es im Einzelfalle der Zustimmung des Bundesrathes, zu einer Verkürzung derjenigen des Reichstages. Etwaige Bewilligungen von Ersatzbauten vor Ablauf der gesetzlichen Lebensdauer — höhere Gewalt, wie Untergang eines Schiffes, ausgeschlossen — sind innerhalb einer mit dem Reichstage zu vereinbarenden Frist durch Zurückstellung anderer Ersatzbauten auszugleichen.

### II. Indiensthaltungen.

#### § 3.

Die Bereitstellung der Mittel für die Indiensthaltungen der heimischen Schlachtflotte unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat mit der Maßgabe, daß im Dienste gehalten werden können:

a) zur Bildung von aktiven Formationen:

- 9 Linienfahrer,
- 2 große Kreuzer,
- 6 kleine Kreuzer;

b) als Stammschiffe von Reserveformationen:

- 4 Linienfahrer,
- 4 Küstenpanzerfahrer,
- 2 große Kreuzer,
- 5 kleine Kreuzer;



- c) zur Aktivierung einer Reserveformation auf die Dauer von zwei Monaten:  
2 Linienschiffe oder Küstenpanzerschiffe.

### III. Personalbestand.

#### § 4.

An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabtheilungen sollen vorhanden sein:

1. eineinhalbfache Besatzungen für die im Auslande befindlichen Schiffe;
2. volle Besatzungen für  
die zu aktiven Formationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe,  
die Hälfte der Torpedofahrzeuge,  
die Schulschiffe,  
die Spezialschiffe;
3. Besatzungsstämme (Maschinenpersonal zwei Drittel, übriges Personal die Hälfte der vollen Besatzungen) für die zu Reserveformationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe,  
die zweite Hälfte der Torpedofahrzeuge;
4. der erforderliche Landbedarf;
5. ein Zuschlag von fünf Prozent vom Gesamtbedarfe.

#### § 5.

Die nach Maßgabe dieser Grundsätze erforderlichen Etatsstärken der Matrosendivisionen, Werftdivisionen, und Torpedoabtheilungen unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat.

### IV. Sonstige Ausgaben.

#### § 6.

Alle fortdauernden und einmaligen Ausgaben des Marineetats, hinsichtlich deren in diesem Gesetze keine Bestimmungen getroffen sind, unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat nach Maßgabe des Bedarfs.

#### V. Kosten.

##### § 7.

Während der nächsten sechs Rechnungsjahre (1898 bis 1903) ist der Reichstag nicht verpflichtet, für sämtliche einmalige Ausgaben des Marineetats mehr als 408 900 000 Mark, und zwar für Schiffsbauten und Armirungen mehr als 356 700 000 Mark und für die sonstigen einmaligen Ausgaben mehr als 52 200 000 Mark, sowie für die fortdauernden Ausgaben des Marineetats mehr als die durchschnittliche Steigerung von 4 900 000 Mark jährlich bereitzustellen.

Soweit sich in Gemäßheit dieser Bestimmung das Gesetz bis zum Ablaufe des Rechnungsjahres 1903 nicht durchführen läßt, wird die Ausführung bis über das Jahr 1903 hinaus verschoben.

##### § 8.

Soweit die Summe der fortdauernden und einmaligen Ausgaben der Marineverwaltung in einem Etatsjahr den Betrag von 117 525 494 Mark übersteigt, und die dem Reiche zufließenden eigenen Einnahmen zur Deckung des Mehrbedarfs nicht ausreichen, darf der Mehrbetrag nicht durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern gedeckt werden.

---

#### Erklärungen

des Stellvertreters des Reichskanzlers, Staatssekretärs des Innern, Staatsministers Graf v. Posadowsky-Wehner in der Budgetkommission des Reichstages zum Flottengesetz.

Der Herr Staatssekretär des Innern Dr. Graf v. Posadowsky-Wehner erklärte Folgendes:

Die Reichsverfassung enthalte keine Vorschrift, auf Grund deren die Einzelstaaten hinsichtlich des Weges,

Tento text je konečnou podobou prvního námořního zákona z 10. dubna 1898. Viz Anhang 2., in: *Nauticus: Neue Beiträge zur Flottenfrage*, von Nauticus, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 204–207.

## Seznam obrazových příloh

1. Alfred von Tirpitz roku 1920. Viz *Alfred von Tirpitz*, in: TIRPITZ, Alfred von, *Erinnerungen: Neue durchgesehene Auflage mit Namen- und Sachregister*, Leipzig 1920, s. II.
2. Řadová loď S. M. S. „Kurfürst Friedrich Wilhelm“ – chlouba německého císařského námořnictva roku 1898. Obrázek byl použit jako úvodník prvního čísla časopisu *Nauticus* z roku 1899. In: S. M. *Linien Schiff „Kurfürst Friedrich Wilhelm“*, in: *Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, von Nauticus, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1899, s. I.
3. Císařská jachta Hohenzollern roku 1898. Viz S. M. *Yacht „Hohenzollern“*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Juli bis Dezember 1898 (Hefte 7 bis 12), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 1348.
4. Na uvedených třech obrázcích je zachycen způsob, jakým se ze dna vyzvedávaly potopené lodě. V tomto případě se jednalo o loď Athabaska vyzvednutou v ústí Labe u Hamburku v létě roku 1897. Viz *Die Wegräumung des Wracks der „Althabaska“ aus dem Elb-Fahrwasser bei Hamburg-Finkenwärder im Sommer 1897*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Januar bis Juni 1898 (Hefte 1 bis 6), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 56, 57, 58.
5. V časopise německého císařského námořnictva se objevila zpráva o návrhu a zkonstruování podmořského plavidla Argonaut amerického vynálezce Simona Lakea. Toto plavidlo bylo určeno ke zkoumání vraků lodí. Součástí článku byla i uvedená kresba. Viz *Das unterseeische Fahrzeug „Argonaut“*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Januar bis Juni 1898 (Hefte 1 bis 6), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 477.
6. Pracovníci redakce časopisu *Marine Rundschau* studovali i historii německého námořnictva. Zde jsou na obrázku zachyceny vlajky, jaké používalo braniborské loďstvo na počátku 18. století. Viz *Ein deutsches Seemannschaftsbuch aus dem Jahre 1705*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Januar bis Juni 1898 (Hefte 1 bis 6), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 866.
7. Velké pozornosti se v Německém císařství v 90. letech 19. století těšily zprávy z německých kolonií. Zde jsou na obrázku zachyceny kříže, které v 15. století rozmísťovali Portugalci v jihozápadní Africe. Tato fotografie se objevila roku 1895 v časopise německého císařského námořnictva *Marine-Rundschau*. Viz *Die Säule*

von Kap Croß, in: *Marine Rundschau*, Fünfter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1894, s. 358.

8. V časopise *Marine-Rundschau* byly často publikovány i záznamy z deníků německých kapitánů, kteří se vrátili ze služby v zahraničí. Kapitán Ingenohl pobýval se svou lodí *Iltys* v průběhu čínsko-japonské války v ústí řeky Tuatutia. Ve svém deníku zachytil nejen anarchii, která v oblasti panovala, ale i přesnou polohu své lodi na řece v době konfliktu mezi čínskými a japonskými vojáky. Zachycuje ji obrázek. Viz *Aus den Berichten S. M. Schiffe an das Oberkommando der Marine: Auszug aus dem Bericht des Kommandanten S. M. Abts. „Iltys“, Kapitänlieutenants Ingenohl, über die Vorgänge in Tamsui*, in: *Marine Rundschau*, Sechster Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1895, s. 501.
9. Součástí úkolů císařského námořnictva bylo i zdokonalování stávajících typů lodí. V tomto případě se jedná o přepis bádání francouzských specialistů, kteří studovali maximální možný sklon plavidla *Magenty*, aniž by došlo k narušení funkčnosti děl této lodi. Viz *Das französische Panzerschiff „Magenta“*, in: *Marine Rundschau*, Fünfter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1894, s. 159.
10. Němečtí vědci se zabývali otázkou, na jak velkou vzdálenost dosvítí světlomet a na jak velkou vzdálenost je možné v noci s pomocí světlometu rozeznávat předměty. Viz *Scheinwerfer für Armee und Marine*, in: *Marine Rundschau*, Achter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1897, s. 181.
11. Pětistěžňová plachetnice *Potosi*. In: *„Potosi“, Schnellsegler*, in: *Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, von Nauticus, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1899, s. 384.
12. Dobová kresba znázorňující zkušební plavbu pancéřové lodi *Aegir* roku 1897. Viz *Die Probefahrten S. M. Panzerschiff „Aegir“*, in: *Marine Rundschau*, Achter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1897, s. 810.
13. V průběhu 19. století měnila v císařském námořnictvu svou podobu i móda. Na uvedeném obrázku jsou zachyceny uniformy německých námořníků na počátku 19. století (vlevo), po roce 1848 (uprostřed) a po roce 1871 (vpravo). Viz *Unsere Matrosenkleidung*, in: *Marine Rundschau*, Achter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1897, s. 142.

14. Rozdělení zájmových sfér císařského námořnictva roku 1898. In: *Weltkarte mit Stationseintheilung*, in: *Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, von Nauticus, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1899, s. 57.
15. V průběhu 19. století přibývalo v Německém císařství námořníků, kteří se živili rybářstvím. Pracovali především v Severním a Baltském moři. Zde je na obrázku zachycen první německý parník určený k výlovu sledů. Viz *Die Heringsfischerei als Zweig der Dampf-Hochseefischerei*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Juli bis Dezember 1898 (Hefte 7 bis 12), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 1359.
16. Na tomto obrázku je zobrazen postup při výlovu sledů. Viz *Die Heringsfischerei als Zweig der Dampf-Hochseefischerei*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Juli bis Dezember 1898 (Hefte 7 bis 12), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 1361.
17. Zobrazení vyměřování důležitých bodů pobřeží kolonie Německá východní Afrika lodí S. M. S. Möwe v letech 1891–1893. Viz *Die Vermessungsthätigkeit S. M. S. „Möwe“ in Ostafrika*, in: *Marine Rundschau*, Fünfter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1894, s. 492.
18. K úkolům německého císařského námořnictva patřil výzkum počasí. Na obrázku je znázorněna četnost výskytu prudkého větru vanoucího na německém pobřeží v letech 1878–1887. Viz *Einiges über Stürme und Sturmwarnungswesen an der deutschen Küste*, in: *Marine Rundschau*, Achter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1897, s. 1103.
19. Zaměstnanci německého císařského námořnictva se zabývali i orkány, které vanuly v Atlantickém oceánu, popřípadě Mexickém zálivu. Na základě tohoto studia pak vytvářeli směrnice, podle kterých se měli chovat němečtí kapitáni v případě, kdyby v průběhu své plavby narazili na nepřízeň počasí. Na tomto obrázku jsou zaznamenány dráhy orkánů v červnu a říjnu roku 1898. Viz *Die Orkane der Antillen*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Juli bis Dezember 1898 (Hefte 7 bis 12), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 1736.
20. Kompas používaný v německém císařském námořnictvu. Německé kompasy patřily na konci 19. století k nejpřesnějším na světě. Viz *Elektrische Schiffsteuerung*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Januar bis Juni 1898 (Hefte 1 bis 6), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 353.

21. Na tomto obrázku je znázorněna trasa parníku Helgoland, jehož posádka v květnu roku 1897 prováděla průzkum moře v Severním ledovém oceánu. Jednalo se především o snahu zjistit, zda nejsou místní vody zamrzlé a zda jsou průjezdné. Viz *Die deutsche Nordpolarexpedition mit dem Fischdampfer „Helgoland“*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Juli bis Dezember 1898 (Hefte 7 bis 12), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 1035.
22. Nejrychlejší parník světa roku 1898 „Kaiser Wilhelm der Große“ vlastnila německá společnost Lloyd. In: *Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“*, in: *Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, von Nauticus, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1899, s. 256.
23. „Kaiser Wilhelm der Große“ - nejrychlejší parník světa konce 19. století. Viz *Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“*, in: *Marine Rundschau*, Achter Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1897, s. 580.
24. Znázornění konstrukce velkého křižníku Freya, který patřil roku 1898 k lodím německého císařského námořnictva a Alfred Tirpitz počítal s použitím tohoto plavidla v boji. Viz *Die Entwicklung der Kriegsmarinen in den letzten zehn Jahren*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Juli bis Dezember 1898 (Hefte 7 bis 12), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 1190.
25. Kolonie Kiau-čou byla opěrným bodem německého císařského námořnictva ve východní Asii od počátku roku 1898. Viz *Die Besetzung von Tsingtau*, in: *Marine Rundschau*, Neunter Jahrgang, Januar bis Juni 1898 (Hefte 1 bis 6), Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 429.
26. Tyto krátery na 300mm silné vrstvě nikloocelového pancéře firmy Krupp způsobily pokusné střely. Ukázalo se, že Kruppova ocel je velice odolná. Viz *Schießversuche gegen gehärtete 300mm-Nickelstahlplatten von Krupp*, in: *Marine Rundschau*, Sechster Jahrgang, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1895, s. 331.
27. Tento text je konečnou podobou prvního námořního zákona z 10. dubna 1898. Viz *Anhang 2.*, in: *Nauticus: Neue Beiträge zur Flottenfrage*, von Nauticus, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin 1898, s. 204–207.